

1971 சூலை 21]

திரு கு. வந்திருக்கின்றன. அவற்றைப் பரிசீலனை செய்து கொண்டு இருக்கின்றோம். பரிசீலனை முடிந்த பிறகு தக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. கு. காமாட்சி : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மிகப் பிரசித்திபெற்ற சமயபுரம் ஸ்ரீ மாரியம்மன் தேஸ்தானம் ஸ்ரீரங்கம் ரங்கநாதர் தேவஸ்தானத்தோடு இணைக்கப்பட்டிருக்கிறது. இவற்றைப் பிரிப்பதற்கான நடவடிக்கை எடுக்கப்படுமா?

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இங்கே பேசப்படுவது திருப் பரங்குன்றத்திலுள்ள தேவஸ்தானத்தைப்பற்றியது.

வினாக்கள்—விடைகள் முடிவுற்றன.

[குறிப்பு :—ஓர் உரையின் தொடக்கத்தில் வெள்ளிக்குறி(*) இடப் பட்டிருந்தால் உறுப்பினரால் அவ்வுரை சரிபார்க்கப் பட்டது என்பதைக் குறிக்கும்.]

2. அறிக்கை அளித்தல்.

கதர், கிராமத் தொழில்கள்பற்றிய மதிப்பீட்டுக் குழுவின் பரிந்துரைகளின்மேல் அரசு எடுத்த நடவடிக்கைகள் மீதான அறிக்கை.

THIRU K. VEZHAVENDAN : Mr. Speaker, Sir, I rise to present the Second Report of the Committee on Estimates on the action taken by the Government on the recommendations of the Committee contained in the Report on Khadi and Village Industries.

3..1971-72-ம் ஆண்டுக்கான நிதிக் கோரிக்கைகள்

மீது வாக்கெடுப்பு தொடர்ச்சி.

(அ) கோரிக்கை எண் 2—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம்.

(ஆ) கோரிக்கை எண் 30—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள்.

(இ) கோரிக்கை எண் 43—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்களுக்கான மூலதனச் செலவு.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அநுநர் அவர்களின் பரிவுரையின் மேல்,

“கோரிக்கை எண் 2—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 52,12,900-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்”

என்று முன்மொழிகிறேன்.

திரு. ஏ. சுவாமிதாஸ் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாநிலத்தில் ஓடுவதற்கு அனுமதிக்கப்பட்ட ஓயினிபஸ் போக்குவரத்தைப் பற்றி விவாதிக்க—

“கோரிக்கை எண் 2—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 52,12,900-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்” என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன் மொழிகின்றேன்.

[1971 சூலை 21]

திரு. க. சுப்பு : பேரவைத் தலைவரவர்களே, பயணிப் பேருந்துகளில் அனுமதிக்கப்பட்ட எண்ணிக்கைக்கு அதிகமாகப் பயணிகளை ஏற்றிச் செல்லும் பேருந்து உரிமையாளர்கள் மீது கடும் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று விவாதிக்க—

“கோரிக்கை எண் 2—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 52,12,900-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்” என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகின்றேன்.

DR. H. V. HANDE : Sir, to discuss the need to avoid inordinate delay at the counters of D.C. (T & C) Egmore office in the matter of disposal of persons who come to pay the quarterly Motor Vehicles Tax, I move the cut motion standing in my name, namely

“That the allotment of Rs. 52,12,900 under Demand No. 2 Motor Vehicles Acts—Administration—be reduced by Rs. 100”.

திரு. கே. என் குமாரசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, லாரிகளால் நெடுஞ்சாலைகளில் நிகழும் விபத்துக்களைத் தடுப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க அரசு தவறிவிட்டது பற்றி விவாதிக்க—

“கோரிக்கை எண் 2—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 52,12,900-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்”

என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகின்றேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஆளுநர் அவர்களின் பரிவுரையின் மேல்,

“கோரிக்கை எண் 30—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 21,56,95,300-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்” என்று முன்மொழிகின்றேன்.

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கன்னியாகுமரி ஜில்லாவில் தனியார் பஸ்களை நாட்டுடைமை ஆக்கியதால் பாதிக்கப்பட்ட பஸ் தொழிலாளர்களை அரசு ஏற்று வேலை அளிக்காதது பற்றி விவாதிக்க—

“கோரிக்கை எண் 30—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 21,56,95,300-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்”

என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகின்றேன்.

1971 ஜூலை 21]

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, அரசுப் பேருந்து போக்குவரத்தைத் திறமையாக நிர்வகிக்க வேண்டும் என்பதுபற்றி விவாதிக்க

“கோரிக்கை எண் 30—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 21,56,95,300-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்”

என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

DR. H. V. HANDE : Sir, to discuss the need to exercise restraint and caution in the matter of Nationalization of Road Transport in view of the continued losses incurred by the State Transport, I move the cut motion standing in my name, namely,

“That the allotment of Rs. 21,56,95,300 under Demand No. 30—Road Transport Schemes—be reduced by Rs. 100”.

திரு. ஏ. சுப்பிரமணியம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அரசு பஸ் போக்குவரத்தை, பொது மக்களுக்குச் சூழலைய ஏற்றமல் திறம்படவும் லாபகரமாகவும் நடத்துவதற்கு வழிவகை செய்வதன் அவசியம்பற்றி விவாதிக்க—

“கோரிக்கை எண் 30—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 21,56,95,300-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்”

என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகின்றேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஆளுநர் அவர்களின் பரிவுரையின் மேல்,

“கோரிக்கை எண் 43—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்களுக்கான மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 3,52,21,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்”

என்று முன்மொழிகிறேன்.

THIRU R. PONNAPPA NADAR : Sir, to discuss about the policy regarding the augmentation of the buses and the need to streamline the Ranithottam Workshop at Nagercoil, I move the cut motion standing in my name, namely,

“That the allotment of Rs. 3,52,21,000 under Demand No. 43—Capital Outlay on Road Transport Schemes—be reduced by Rs. 100.”.

DR. H. V. HANDE : Sir, to discuss policy I move the cut motion standing in my name, namely,

“That the allotment of Rs. 3,52,21,000 under Demand No. 43—Capital Outlay on Road Transport Schemes—be reduced by Rs. 100”.

[1971 சூலை 21]

திரு. ஏ. சுப்பிரமணியம் : தலைவர் அவர்களே, கொள்கைபற்றி விவாதிக்க—

“கோரிக்கை எண் 43—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்களுக்கான மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 3,52,21,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்” என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகின்றேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மான்யக் கோரிக்கைகளும் வெட்டுத் தீர்மானங்களும் அவைமுன் விவாதத்திற்கு வைக்கப்படுகின்றன.

*மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, இந்த மான்யக்கோரிக்கைகளின் மீதான சொற்பொழிவினுடைய நகல் உறுப்பினர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றது. இதைச் சட்டமன்றக் குறிப்புகளில் பதிந்து கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு ஒரு சில முக்கியமான கருத்துக்களை மட்டும் இப் பேரவையின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன்.

குறிப்பாக விவாதத்திற்கு எடுத்துக்கொள்ளும்போது, தனியார் நடத்தும் போக்குவரத்துத் துறைக்கான நிர்வாகத்தை ஒரு பகுதியாகவும் அரசு நடத்தும் போக்குவரத்துக்கான நிர்வாகத்தை ஒரு பகுதியாகவும் விவாதத்திற்கு எடுத்துக் கொண்டால் உதவிகரமாக இருக்கும் என்று கருதுகிறேன்.

தனியார் வண்டிகளைப் பொறுத்த வரையில், மோட்டார் வாகன வரிகள் மூலம் 1967 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 14.96 கோடி ரூபாயாக இருந்தது. இந்த ஆண்டு வரவு-செலவுத் திட்டத்தில் கிட்டத்தட்ட 23 கோடி ரூபாயாக உயரக்கூடிய வாய்ப்பிருக்கிறது என்று நாம் மதிப்பிட்டிருக்கிறோம். குறிப்பாகச் சொல்லப் போனால் விற்பனை வரிக்கு அடுத்தபடியாக நமது மாநிலத்தில் இந்த மோட்டார் வாகன வரிகள் அமைந்திருக்கின்றன என்று எண்ணும்போது இந்தத் துறைக்காக அதிலிருந்து ரூ. 52 லட்சம் ரூபாயை இத் துறையின் நிர்வாகச் செலவிற்காக ஒதுக்குவதில் யாருக்கும் ஆட்சேபணையிருக்க முடியாது என்று கருதுகிறேன்.

அடுத்து, இந்த ஆண்டின் வரவு-செலவுத் திட்டத்தில் மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிட்டதுபோல பேருந்துகளை நாட்டுடமையாக்கும் திட்டங்களில் நல்ல முன்னேற்றத்தைக் கண்டு இருக்கிறோம். பத்து வரித்தடங்களுக்கான பெர்மிட்டுகளுக்கு மேலே யாரும் வைத்துக்கொள்ளக் கூடாது என்ற கொள்கையின் அடிப்படையில் இப்போது செயலாற்ற இருக்கும் இந்நேரத்தில்

@ அமைச்சரவர்களின் உரை 600-603-ம் பக்கங்களில் முதல் இணைப்பாகவும், ஆய்வரை 603-630-ம் பக்கங்களில் இரண்டாம் இணைப்பாகவும், குறிப்புரை 630-636-ம் பக்கங்களில் மூன்றாம் இணைப்பாகவும் அச்சிடப்பட்டுள்ளது.

1971 சூலை 21] [திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

இத் துறையில் மேலும் பல முன்னேற்றத்தைக் காண முடியும் என்று கருத இடமிருக்கிறது. நாட்டுடமையாக்கப்பட வேண்டும் என்ற திட்டத்தை அமல்படுத்திய காலத்தில் அதாவது அத்திட்டத்தைச் சற்று வேகமாக அமல்படுத்தத் தொடங்கிய காலத்தில் 1967-ல் அரசிடம் 1,234 பேருந்துகள்தான் இருந்தன. இன்றைய தினம் கிட்டத்தட்ட 2,734 பேருந்துகளுக்கு மேல் இருக்கின்றன என்பதை இங்கே குறிப்பிட விரும்புகிறேன்.

அடுத்தபடியாக 'ஆம்னி பஸ்' ஸைப் பொறுத்த வரையில் ஒரு குறிப்பிட்ட காலத்திற்கு குறிப்பிட்ட தூரத்திற்கு குறிப்பிட்ட பயணிகளை ஏற்றிச் செல்லுவதற்காகத்தான் அனுமதிக்கப்பட்டது. ஆனால் இன்றைய தினம் அது சாதாரணப் பயணப் பேருந்துகளைப் போல் ஓடிக்கொண்டு இருக்கின்றன என்பதையறிந்து அதைத் தடுப்பதற்கான நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ள இருக்கிறோம். இது போன்ற யோசனைகள் இன்று அரசாங்கத்தின் கவனத்தில் இருந்து வருகிறது. இதில் ஸ்டீட் ஒன்றுக்கு காலாண்டுக்கு ரூ. 30 என்று இருந்ததை ரூ. 50 ஆக உயர்த்தி மீண்டும் அது ரூ. 100 ஆக உயர்த்தப்பட்டது. ஆனால் உயர்ந்திமன்றத்திற்குச் சென்று, அது ரத்தாகி மறுபடியும் 30 ரூபாய் என்ற நிலைமையாகிவிட்டது. இருந்தாலும் அதை எதிர்த்து சுப்ரீம் கோர்ட்டிற்கு அரசு அப்பீல் செய்திருக்கிறது. ஆனால் இந்த ஆண்டு 1-7-1971-இருந்து மறுபடியும் 100 ரூபாயாக ஆக்குவதென்று அரசு தீர்மானித்து அதற்கான தனி நோட்டீபிகேஷன், தனிக் குறிப்பு சட்டப் பேரவைமுன் சமீப காலத்தில் மறுபடியும் வைக்கப்படும் என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்ளுகின்றேன்.

அதேபோன்று நமது பேருந்துகள், லாரிகள், வாடகைக் கார்கள் இவை சம்பந்தமாக அண்டை மாநில அரசுகளோடு நல்ல ஒப்பந்தங்கள் ஏற்படுத்தப்பட நல்லமுறையில் பேச்சுக்கள் நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கின்றன. அண்மையில்கூட ஆந்திரத்தைச் சேர்ந்த போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் இங்கே வந்து என்னைச் சந்தித்துப் பேச்சு வார்த்தை நடத்தினார்கள். இதற்கு முன்பு எவ்வளவு வழித் தடங்கள் விடுகின்றோமோ, அத்தனை தடங்கள் இதர மாநிலங்களில் நமக்குத் தருவார்கள். ஆனால் இப்போது இங்கு எத்தனை மைல்கள் ஓடுகின்றனவோ அவ்வளவு மைல்கள் ஆந்திரத்தில் ஓட்டுவதற்கு ஒத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அதன்மூலம் திருப்பதி போன்ற முக்கிய நகரங்களுக்கு போக்குவரத்து பயணிப் பேருந்துகளை விட வாய்ப்பு ஏற்பட்டிருக்கிறது. அதைக் கொள்கையளவில் ஒப்புக் கொண்டு ஆந்திர அரசு முன் வந்திருக்கிறது அதற்கான ஒப்பந்தம் சமீபத்தில் கையெழுத்தாகும்.

அதேபோன்று வாடகைக் கார்களுக்கு அண்மையில் கட்டணங்கள் உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது என்பதும் உறுப்பினர்களுக்குக் கெல்லாம் நன்றாகத் தெரியும். அதுமட்டுமல்லாமல், தென்மாநிலங்கள், தென்னாடு முழுவதும் வாடகைக் கார்கள் ஒரே பெர்மிட்டில்

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

[1971 சூலை 21]

ஒட்டுவதற்கான வாய்ப்பு, சாத்தியக்கூறு ஆகியவைப் பற்றி கேரள அரசும், ஆந்திர அரசும் நம்முடன் ஒப்புக கொண்டிருக்கிறார்கள். மைசூர் அரசிடம் இன்னும் பேச்சுவார்த்தைகள் தொடர்ந்து நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அரசுப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில் இன்றைய தினம் 2,125 பேருந்துகள் தமிழ்நாடு முழுவதும் அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையால் நடத்தப்படுகின்றன. கிட்டத்தட்ட 13,000 தொழிலாளர்கள் வேலை பார்க்கின்றார்கள். அரசாங்கத்துக்கு மோட்டார் வாகன வரியாகக் கிடைப்பது 2.86 கோடி ரூபாயாகும். நாள் ஒன்றுக்கு 14 லட்சம் பேர் அரசாங்கப் பயணிப் பேருந்துகள் மூலம் பயணம் செய்கிறார்கள் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இதிலே சென்னை மாநகரைப் பொறுத்தவரையில், 1,173 பஸ்கள் இருக்கின்றன. நாள் ஒன்றுக்கு 10 லட்சம் பேர் பயணம் செய்கிறார்கள். பயணங்கள் 18,471. நெரிசல் நேரங்களில் போக்கு வரத்து நெரிசலைத் தவிர்க்க இணைப்பு வண்டிகள், நின்று பயணம் செய்யும் பேருந்துகள், பெண்களுக்கு என்று தனி பேருந்துகள் விடப்படுகின்றன. இரவு நேரங்களில் தொழிலாளர்களுக்காக இரவு நேரப் பயணப் பேருந்துகள் விடப்பட்டு வருகின்றன.

அதேபோல இன்னும் நீண்ட தூரப் பேருந்துகளை எடுத்துக் கொண்டால், கிட்டத்தட்ட 150 வழித்தடங்களில் நீண்டதூர பேருந்துகள் ஒடிக் கொண்டிருக்கின்றன. அவற்றைப் பொறுத்த வரையில் நாள் ஒன்றுக்கு 62,479 கிலோமீட்டர் ஒட்டிக் கொண்டிருக்கிறோம். இப்போதெல்லாம் ஷெட்யூல்ட் கிலோமீட்டர்களுக்கு எல்லா இடத்திலும் நமது பேருந்துகள் ஓடுகின்றன. நாள் ஒன்றுக்கு வருமானம் 7,000 ரூபாயாக ஆகியிருக்கிறது. நீண்ட தூரப் பேருந்துகளில் புகார் புத்தகங்கள் வைக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதில் பயணிகள் தங்களுக்கு என்று இருக்கிற குறைகளை தெரிவித்தால் ஒரு நகல் நேராக அமைச்சருக்கோ அல்லது அதிகாரிகளுக்கோ அனுப்பப்படும். ஒரு நகல் நிலைய அதிகாரிக்கும், இன்னொரு நகல் புத்தகத்திலேயே இருப்பதற்கும் வசதிகள் ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கின்றன.

அதமட்டுமல்லாமல் தொழிலாளர்களுக்கு என்று கிட்டத்தட்ட 87 லட்ச ரூபாய் ஊதியக் குழு பரிந்துரைகள் மூலம் தரப்பட்டு, விட்டு வசதி போன்றவைகள் எல்லாம் ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கின்றன. ஆகையால் இந்தத் துறை நல்ல முறையில் இயங்கிவர நல்ல யோசனைகளைச் சொல்ல வேண்டுமென்றும், ஏற்கனவே பணப் பற்றாக்குறை இருக்கின்ற காரணத்தால் இதில் வெட்டுத் தேவைப் படாது என்று தெரிவித்துக் கொண்டு என்னுடைய முன்னுரையை முடிக்கிறேன்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்—தலைமை)

1971 சூலை 21]

திருமதி ஜோதி வெங்கடாசலம் : பேரவைத் துணைத்தலைவர் அவர்களே, இந்தப் போக்குவரத்து மான்யத்தின்மீது எங்கள் கட்சியின் சார்பாக கொண்டுவரப்பட்டிருக்கின்றன. வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரித்துச் சில வார்த்தைகள் கூற விரும்புகிறேன்.

While welcoming certain suggestions and proposals put forth in the Note on Road Transport, I wish to offer my suggestions mainly regarding the nationalisation of transport. It has been clearly stated that the buses of fleet-owners whose buses exceed more than 50 are to be nationalised. In this context, I wish to state that there are many bus-owners who will be deprived of their maintenance. There are bus companies which are running on a joint family system and more than three or four brothers are working in these companies. So, I request the Government to nationalise those companies in such a manner that each bus-owner gets a minimum of 10 buses so that they can maintain their livelihood. With regard to their maintenance workshops also, the Government should have deep consideration for that and should not put much difficulty for these fleet-owners.

Sir, we have received some petitions from the A.B.T. bus workers that their arrears due according to the recommendations of the Wage Board have been deprived and the Government should take necessary steps to see that these arrears are given to them.

There are important bus companies like the T.V.S., Madurai, A.B.T., Pollachi and Raman & Raman, Kumbakonam. After nationalisation the Government should seek advice from such companies, particularly from the T.V.S. administrators.

As regards maintenance works which has been mentioned in the review, it looks that the amount that is allotted for the maintenance is very little compared with the number of buses plying and the number of buses registered. Also I find that the number of buses plying on the road is quite contrary to what is stated in the Review.

As the bus is a poorman's conveyance, it is the duty of the Government to see that more buses are put on the road so that the needs of the public could be fully met.

Though we are aware that the State Transport is always running at a loss, still we feel that it is the bounden duty of the Government to look after the comforts of the bus passengers. I am happy that they have introduced the standee system though it sounds so feminine.

In spite of the fact that seats have been reserved for women, many times we find that least courtesy is shown to them. Though these are small matters, the Government should take serious note of them and see that the seats that are reserved for them are kept vacant and even if occupied by men, they should get up when ladies get in.

[திருமதி ஜோதி வெங்கடாசலம்] [1971 சூலை 21]

A number of accidents occur every day. The other day the Hon. Minister for Transport stated, in reply to a question whether a speed limit will be fixed for the buses near the colleges as in the case of school zone, that the college students are old enough to protect themselves from accidents. We noted particularly the other day an accident happened in which a young girl had been killed, not while travelling in a bus, but while walking along the pavement, along the footpath. In such cases even though compensation is being paid, whatever be the amount, it is not going to compensate the life of the person.

Even in the Police Commission Report I find that Sri Govind Swaminathan stated that the President of the 'Road Safety First' Association had stated clearly that we have the largest number of accidents in India when compared to other countries. This is a very sad state of affairs.

I find from the statistics that the total number of Transport bus accidents during 1970 is 8,400 and for the period January-June 1971, it is 1,691, working out nearly 20 per cent to 25 per cent. This is not a very happy position. I happen to be near Traffic Commissioner's Office and I find there is a board in front of the office giving the total number of deaths due to road accident every day. It is a sad thing. The reasons for these accidents is due to the people clinging on to the buses for want of seats, in the buses on the footboard. There are drivers who drive rashly and negligently costing many lives. They don't observe minimum road sense. This is rather tragic. This must be looked into and strict instructions should be issued to drivers.

Apart from this, the drivers find it rather difficult to cover the distance within the specified time. This also is one of the reasons for their speeding up. This may be looked into and necessary steps taken in regard to workers.

I also want to suggest that the stock position and stock details must be given from time to time. There have been instances when the P.A.C. has also pointed out the mistakes and necessary action should be taken in regard to that.

Regarding taking over of bus transport I wish to say that many bus-owners have purchased their buses on credit basis particularly from Marwaris paying heavy interest. It is but just and proper when Government take over those buses that the bus is sold to the people from whom the owners had taken loan. Otherwise it will be difficult for bus-owners who had taken loan on heavy interest to repay.

As regards giving jobs to those who will be affected by this nationalisation the Hon. Minister has stated that they will be absorbed once the States take over the whole things. But there is also a provision that all these workers will be taken over provided the Regional Transport Officer certificates as to their fitness. I

1971 சூலை 21] [திருமதி ஜோதி வெங்கடாசலம்]

do not find any reason for this. They have been in service all along and how can the question of fitness again come up on the eve of their being absorbed in Nationalised Transport. Considering their long years of service in the private companies, they should become eligible automatically for absorption into the nationalised transport and Government should not cast on the Regional Transport Officer the duty to certify as to their fitness. Otherwise it will be causing the greatest hardship and many poor workers would be affected. While taking the buses it is but right and proper that Government takes over the workers also.

Apart from that I have received petition from the Trichy District Workers that there are four main companies, i.e., T.S.T. Sundaram Transport, Ramajayam and L.G.P. etc. They have requested that surplus workers who are going to be displaced because of nationalisation should be given first preference in absorption in nationalised bus transport. Till such time I wish to make a suggestion that subsistence allowance, which is given in the same way for dock workers, might be given to these people also.

I wish once again to stress that fleet owners who own more than 50 buses should be given at least 10 buses, in spite of the fact that there is no provision here. Government should take a humanitarian outlook and give atleast 10 buses to these fleet owners who own more than 50 buses. It is not very clear whether they would be given any buses when Government takes them over. If it is 49 buses, they would be given but if it is 50 and above, the Government takes them over. So the difference of 'one' makes all the difference. I hope and trust that taking a humanitarian outlook Government would see to it that these bus owners are not deprived of this minimum at least. They have been deprived of their buses, of their normal earnings, etc. It is but fit and proper that they are left with at least 10 buses, after taking all their other buses.

I find there is a proposal to increase the number of permits issued for private vehicles. Private vehicles, ply mostly in the nights, and they ply with bright lights, responsible for many accidents. Those coming in cars on the opposite direction are affected by these bright lights and many an accident is caused. When the number of private vehicles are going to be increased in city and districts, it is better rules with regard to use of bright lights are enforced, strictly. During the second World War period we had an arrangement that they should blackout their headlights or at least half of it should be blacked out. That sort of instructions should be given. It seems to be the greatest nuisance for ordinary people who travel in their motor vehicles.

With regard to the other things, I appreciate the Hon. Chief Minister. He has given us an assurance that all these workers will be absorbed. The workers should be absorbed without

[திருமதி ஜோதி வெங்கடாசலம்]. [1971 சூலை 21]

giving once again the choice (interruption). There was an assurance that they will be absorbed. I once again stress that they should be absorbed in toto without making any discrimination whether they are fit or unfit. They are bound to be fit having many years of service to their credit which I want to stress. With these few words I hope and trust that the Government will take our suggestions.

There is one more important thing and that is with regard to the roads. Unless the roads are broad and good it will not be possible for the buses to ply. The roads also should be maintained well and the buses should be in good running condition. Wherever there is necessity the number of buses should be increased. Thank you, Sir.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் இன்றைக்காவது சீக்கிரம் பேச்சை முடித்துக் கொள்வது நலம். ஏனென்றால், நாள் தவறாமல் பசிப் பிரச்சினை வந்துவிடுகிறது. ஆகவே, பேசுகிற உறுப்பினர்கள் தங்களுடைய பேச்சை ஐந்து நிமிடங்களிலிருந்து 6 நிமிடங்களுக்குள் முடித்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

திரு. மா. வே. நாராயணசாமி : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழக அரசுப் போக்குவரத்து மானியத்தை வர வேற்று, அதனை ஆதரித்து சில கருத்துக்களைச் சொல்ல விழைகிறேன்.

நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டுள்ள பஸ் போக்குவரத்து மிகச் சிறப்பாகவும், திறமையாகவும் நடத்தப்பட வேண்டும் என்பதிலே யாருக்கும் கருத்து வேற்றுமை இருக்க முடியாது. அந்த அடிப்படையிலே தமிழக அரசு பஸ்கள் நாட்டுடைமையாக்கப்பட வேண்டுமென்ற கொள்கை வழிநின்று, மிகத் திறமையான முறையில் நடத்திட வேண்டும், சிறப்பான முறையிலே அமைத்திட வேண்டுமென்ற ஆர்வத்தோடு அரும்பணியாற்றிக் கொண்டு வருவதை நாடு மிக நன்றாக அறியும். அதற்காக போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் எல்லாவிதமான நடவடிக்கைகளையும் எடுத்துக் கொண்டு வருவதையும் இந்த மாமன்றம் மிக நன்றாக அறியும், என்றாலும் போக்குவரத்துத் துறை இன்னும் சிறப்பாகப் பணியாற்றவில்லை யென்கிற பொதுவான கருத்தும், பல்வேறு விதமான குறைபாடுகளும் இருக்கின்றன. அந்தக் குறைபாடுகள் அனைத்தையும் விரைவிலே களைந்தெறிய வேண்டுமென்கிற கருத்தும் பரவலாக இருப்பதை நாம் மறந்துவிடுவதற்கில்லை. போக்குவரத்துத் துறையிலே பஸ்கள் நாட்டுடைமையாக்க வேண்டுமென்ற ஆர்வம் உள்ள அத்துணை பேரும் அதிக கவனம் செலுத்தி வெற்றிகரமாக இயக்க வேண்டிய கடமையும் பொறுப்பும் இருக்கிற தென்பதைச் சுட்டிக் காட்டுகிறேன்.

1971 சூலை 21]

(திரு. நா. வீராசாமி—தலைமை)

இன்றையதினம் சென்னை நகரத்திலும், சென்னை மாநகரத்தை யொட்டியுள்ள புறநகர்ப் பகுதிகளிலும் ஆயிரக்கணக்கான பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. ஆனால் மக்களுடைய தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்யக்கூடிய அளவிலே பஸ்களின் எண்ணிக்கை உயர்த்தப்படவில்லை. மக்கள் ஆங்காங்கு மணிக்கணக்கில் காத்திருக்கிற நிலைமை இருப்பதை நாம் மறந்துவிடுவதற்கில்லை. குறிப்பாக, சென்னை மாநகரத்தின் வடபகுதியையொட்டியுள்ள திருவொற்றியூர் பகுதியிலே மக்கள் பஸ் வசதி இல்லாத நிலைமையிலே வெகுவாக தொல்லைப்படுகிறார்கள் என்பதை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களும், சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகளும் அறிவார்கள். திருவொற்றியூர் பகுதி பாட்டாளி மக்கள், தொழிலாளர் மக்கள் வாழக்கூடிய பகுதியாகும். அன்றாடம் சென்னை மாநகரத்தின் பல பகுதிகளிலிருந்தும் அந்தப் பகுதிக்கு தொழிற்சாலைகளில் வேலைக்குச் செல்லக்கூடியவர்கள் இருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கெல்லாம் பஸ் வசதி இல்லாத காரணத்தால் குறிப்பிட்ட நேரத்தில் வேலைக்குச் செல்ல முடியாத நிலைமை ஏற்பட்டு, அதனால் பல இடையூறுகள் ஏற்படுகின்றன. காலையில் 3 மணிக்கு வேலைக்குச் செல்ல வேண்டுமென்றால், அவர்கள் காலையில் 5 மணிக்கே கூட தயாராகி, விட்டிலிருந்து புறப்பட்டு, பஸ் ஸ்டாப்புக்குச் செல்கிறார்கள். அரை மணிநேரம், ஒருமணி நேரம் காத்திருந்து, பஸ் வந்தவுடன் முண்டியடித்துக் கொண்டு பஸ்ஸில் ஏறி, நிற்பதற்காவது இடம் கிடைத்துவிட்டாலும், குறித்த நேரத்தில் அவர்கள் தொழிற்சாலைக்குச் செல்ல முடியாத நிலைமை இருக்கிறது. குறித்த நேரத்தில் தொழிற்சாலைக்குச் செல்ல முடியாமல் காலங்கடந்து செல்வதால், 'ஹேபிச்சுவல் லேட்' என்று சொல்லி, தொழிலாளர்கள் மீது ஒழுங்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு, அதன் விளைவுகளுக்கு தொழிலாளர்கள் ஆளாக்கப்படுகிறார்கள் என்பதை நாம் மறந்து விடுவதற்கில்லை. மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களும் தொழிற்சங்கத் தலைவராக இருந்தவர் தொழிற்சங்க நடவடிக்கைகள் எல்லாம் அவருக்கே நன்றாகத் தெரியும். ஏராளமான தொழிலாளர்கள் குறித்த நேரத்தில் பஸ் பிடித்து, தங்களுடைய தொழிற்சாலைகளுக்குச் செல்ல முடியாத நிலைமையில் இருக்கிறார்கள்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத்தலைவர்—தலைமை)

வட சென்னையை ஒட்டியுள்ள பகுதிகளிலும், பொதுவாக சென்னை மாநகரத்தின் எல்லா வழித் தடங்களிலும் பஸ்களின் எண்ணிக்கை உயர்த்தப்படவில்லை என்ற குறைபாடு இருந்தாலும், குறிப்பாக வடசென்னையையொட்டியுள்ள பகுதிகளில் பஸ் போக்குவரத்து சரியாக இல்லையென்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். கடந்த பத்தாண்டுக் காலமாக திருவொற்றியூர், எண்ணூர், மாதவரம், புழலேரி போன்ற பகுதிகளில் பஸ்களின் எண்ணிக்கை உயர்த்தப்படவில்லை. பொதுவாகச் சொல்லப் போனால், அந்தப் பகுதிகள் எல்லாம் புறக்கணிக்கப்பட்டிருக்கின்றன என்பதை அழுத்தமாக வலியுறுத்திச் சொல்லிக் கொள்கிறேன். அந்தப்

[திரு. மா. வே. நாராயணசாமி] [1971 சூலை 21]

பகுதிகளில்தான் உழைக்கின்ற வர்க்கத்தினர் வாழ்கிறார்கள். அவர்களுடைய கோரிக்கைகள் அந்தந்த நேரத்தில் கவனிக்கப்படாததன் காரணமாக, இந்தக் குறைபாடு இருக்கிறது. பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் தமிழக அரசின் பொறுப்பை ஏற்ற பிறகு, மாண்புமிகு கலைஞர் அவர்கள் தலைமையில் நடக்கும் கழக ஆட்சி நம்முடைய குறைகளைப் போக்கும் என்று நம்பிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே, அந்தப் பகுதிகளில் பஸ்களின் எண்ணிக்கையை உயர்த்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். மேலும், அந்தப் பகுதிகளில் புதிய ரூட்டுகளை அமைத்தல் வேண்டும். அது மிகமிக இன்றியமையாதது.

வடசென்னையை எடுத்துக்கொண்டால், தங்கசாலையிலிருந்து 56 ஏண் பஸ்ஸும், 56-ஏ என்கிற பஸ் எண்ணுருக்குப் போகிற பஸ்ஸும், ஹைகோர்ட்டிலிருந்து திருவொற்றியூருக்கு 56-வி. என்கிற பஸ்ஸும் என்ற அளவில் இரண்டு மூன்று ரூட்டுகளைத் தவிர வேறு ரூட் கிடையாது. திருவொற்றியூர், மணலி, போன்ற பகுதிகளில் பல்லாயிரக்கணக்கான தொழிலாளர்கள் பணியாற்றக் கூடிய நிலைமை இருக்கிற காரணத்தாலே, மவுன்ட் சாலையிலிருந்தும், தியாகராயநகரில் இருந்தும், திருவல்லிக்கேணியிலிருந்தும், எழும்பூரிலிருந்தும், இன்னும் மத்திய பகுதிகளிலிருந்தும் பஸ்களை விட்டு, புதிய ரூட்டுகளை ஏற்படுத்தித் தரவேண்டும். தொழிலாளர்களுக்கு வேண்டிய வசதிகளையும் பொதுமக்களுக்கு வேண்டிய வசதிகளையும் நம்முடைய அரசு செய்து கொடுக்கும் என்ற நம்பிக்கை அந்தப் பகுதியில் வாழக்கூடிய பொதுமக்களுக்கும், குறிப்பாக தொழிலாளர் பெருமக்களுக்கும் இருக்கிறது. ஆகவே, அரசு உடனடியாக புதிய ரூட்டுகளை ஏற்படுத்தித் தரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, சென்னை பெருநகர்த் திட்டம் என்று நாம் சொல்லிக் கொண்டிருக்கிறோம். இந்தத் திட்டத்தின்கீழ் பார்க்கும்போது 20 மைல் சுற்றளவிற்கு இருக்கும் பகுதிகளை வளர்க்க வேண்டுமென்று நான் வரவுசெலவுத் திட்டத்தின்போது என்னுடைய பேச்சில் குறிப்பிட்டேன். அப்படி புறநகர்ப் பகுதிகளை "வளர்த்தால்தான் சென்னை நகரத்தின் மக்கள் நெருக்கத்தைத் தவிர்க்க முடியும் என்று முன்பே குறிப்பிட்டிருந்தேன். ஆகவே, புறநகர்ப் பகுதிகளுக்கும் நல்ல முறையில் போக்குவரத்து வசதியை ஏற்படுத்தித் தந்தாக வேண்டும். அப்படிச் செய்தால் பத்து மைல், பதினைந்து மைல் தொலைவில் இருந்து தொழிலாளர்கள் தங்களுடைய தொழிற்சாலைக்கு வருவதற்கும் வாய்ப்பாக இருக்கும்.

பம்பாய், கல்கத்தா போன்ற நகரங்களில் பணியாற்ற முப்பது மைல், நாற்பது மைல் தொலைவிலிருந்து கூட வருகிறார்கள். அங்கே நல்ல மின்சார ரயில் வசதி இருக்கிறது. சென்னை மாநகரத்திலே சென்னை பீச்சிலிருந்து தாம்பரம் வரைக்கும் தான் மின்சார ரயில் வசதி இருக்கிறதே தவிர மற்ற பகுதிகளில் இந்த வசதி இல்லை.

1971 சூலை 21] [திரு. மா. வே. நாராயணசாமி]

மற்ற பகுதிகளில் இருப்பவர்கள் எல்லாம் பஸ் போக்குவரத்தை தான் முக்கியமாக எதிர்பார்த்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே, புதிதாக பஸ்வேறு விதமான ரூட்டுகளை அமைக்க வேண்டும்.

அடுத்தபடியாக, சாலைகளைப் பற்றி நன்றாகச் செப்பனிட வேண்டும். சாலைப் போக்குவரத்துத் துறையும், பொதுப்பணித் துறையும் நல்ல ஒத்துழைப்புடன் காரியங்களை ஆற்றினால் சாலையமைப்பும் நன்றாக இருக்கும், போக்குவரத்து வசதிகளும் நன்றாக இருக்கும். திருவொற்றியூர்விருந்து பூவிருந்தவல்லக்கு புதிய ரூட் ஒன்று அம்பத்தூர் வழியாகத் தரப்பட்டதாகச் சொன்னார்கள். அந்த ரூட்டில் சாலை வசதி சரியாக இல்லை, சாலை சரியான முறையில் செப்பனிடாததால் பஸ்களை ஓட்ட முடியவில்லை. ஆகவே, போக்குவரத்துத் துறைக்கும், பொதுப்பணித் துறைக்கும் ஒத்துழைப்பு இருந்து நல்ல ஒற்றுமையுடன் செயலாற்ற வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுடைய நிலைமையை உயர்த்துகின்ற பிரச்சனை இருக்கிறது. அமற்கான நடவடிக்கைகளை நம்முடைய அரசு எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறது. அர்களுடைய வாழ்க்கைத் தரத்தை உயர்த்த வேண்டும். ஆனால் அதே நேரத்தில் அவர்களுடைய கடமைகளை நாம் வலியுறுத்திச் சொல்ல வேண்டும். உரிமைகள் மதிக்கப்பட்டு, கடமைகள் வலியுறுத்தப்பட வேண்டும். இன்சென்டிவ் ஸ்கீம் அவர்களுக்கு ஏற்படுத்த வேண்டுமென்று எல்லோருமே கருத்துத் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். அதை நான் வலியுறுத்த விரும்புகிறேன்.

பஸ் போக்குவரத்துத்துறை இன்றைய தினம் அரசாங்க இலாக்கா மட்டத்திலே இருக்கிறது. இதை ஒரு கார்ப்பரேஷனாக வாரியமாக அமைக்க வேண்டுமென்ற கருத்து இருக்கிறது. அது நல்லது அது தேவை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

கடைசியாக, நான் கேட்டுக் கொள்வதெல்லாம் இரவு ஷிப்டுகளிலே வேலை செய்கின்ற தொழிலாளர்கள் எல்லாம் பஸ் வசதிகள் இல்லாமல் கஷ்டப்படுகின்றார்கள். நாட்டின் முதுகெலும்பு தொழிலாளர்கள் என்று நாம் சொல்கிறோம், உழைப்பே மூலதனம் என்று நாம் முழுங்கிக் கொண்டிருக்கின்றோம். அவர்கள் இலவசமாக பஸ் வசதிகள் கேட்கவில்லை, தாங்கள் சம்பாதிக்கக்கூடிய ஊதியத்திலிருந்து காசு கொடுக்க அவர்கள் தயாராக இருக்கிறார்கள். அவர்கள் தொழிற்சாலைகளிலே 8 மணி நேரம் உடுமையாக உழைக்கின்றார்கள். அப்படி உழைத்துவிட்டு வெளியே வருகின்ற நேரத்திலே இரண்டு மணி நேரம், மூன்று மணி நேரம் என்று மணிக் கணக்கிலே அவர்கள் பஸ்ஸுக்காகக் காத்துக்கிடக்க வேண்டியிருக்கின்றது. 10 மைல் தூரத்திற்குச் செல்ல வேண்டிய தொழிலாளர்கள் பலர் இருக்கிறார்கள். எனவே இரவு நேரத்தில் ஷிப்டு வேலை செய்துவிட்டு வருகின்ற தொழிலாளர்களுக்கு வசதியாக இருக்கும் பொருட்டு குறைந்த பட்சம் அரை மணி நேரத்திற்குள்ளாக பஸ் வசதி செய்து கொடுக்க வேண்டும். தங்கசாலை முதல் எண்ணூர்

[திரு. மா. வே. நாராயணசாமி]

[1971 சூலை 21]

வரையிலே பஸ் போக்குவரத்து இப்பொழுதும் இரவு நேரத்திலே இருக்கின்றன, அந்த பஸ்கள் ஒரு மணி நேரத்திற்கொருமுறை வருவதாகச் சொல்லப்படுகிறது. நடைமுறையிலே இரண்டு மணி நேரத்தில்தான் வருகிறது. தொழிலாளர்கள் நடுப்பாதையிலே நின்றுகொண்டு தூங்கிவழித்து கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்கள் வேதனைப்படுகிறார்கள். எனவே இரவு நேரத்திலே அரை மணி நேரத்திற்குள் பஸ் வருகின்ற முறையிலே ஏற்பாடுகள் செய்ய வேண்டும். அப்படிச் செய்கின்றபொழுது அது தங்கசாலையோடு நின்றுவிடக் கூடாது, மவுண்ட் ரோடு வரையிலும் அதை நீடிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்து இலாகாவினுடைய இலக்கு அதாவது டார்ஜட் எப்படி இருக்க வேண்டுமென்றால் பொதுமக்கள் பஸ் ஸ்டாப்பிலே 10 நிமிடத்திற்கு மேல் காத்திருக்கூடாது என்ற நிலைமையை அடிப்படையாக வைத்துக் கொண்டு பஸ் வசதிகளைச் செய்து தர வேண்டும். இது ஒரு கடினமான பிரச்சனை, நான் அறிவேன். இருந்தாலும் கடுமையான பல பிரச்சனைகளை எத்தனையோ பிரச்சனைகளை நம்முடைய அரசு சமாளித்து வருகின்றது. நாட்டுடைமையாக்கப் பட்ட பஸ் போக்குவரத்து மக்களுடைய எண்ணத்திலே சமதர்மத்தினை வளமாக வளர்ப்பதற்கான முறையிலே இந்தத் துறையிலே கவனம் செலுத்த வேண்டுமென்று சொல்லி இந்த அளவுக்கு இந்த மானியத்தை ஆதரித்து நான் முடித்துக் கொள்கிறேன். வணக்கம்.

* திரு. ஏ. சுப்பிரமணியம் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த மானியக் கோரிக்கைகளைக் குறித்து என் கட்சியின் சார்பாக கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்ற வெட்டுப் பிரேரணைகளை ஆதரித்துச் சில பல கருத்துக்களைச் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

முதலாவதாக, அரசாங்கத்தினுடைய தேசிய மயம் ஆக்குகின்ற கொள்கையை நான் முழு மனதோடு வரவேற்கிறேன். அதே நேரத்திலே 50 பஸ்களுக்கு மேற்கொண்டு இருக்கின்ற பஸ் கம்பெனிகளை எடுக்கும்பொழுது அரசாங்கம் அப்படியே அவற்றையெல்லாம் அடானமஸ் கார்ப்பரேஷன் கையிலே ஒப்படைப்பது நல்லது என்று கருதுகிறேன். அப்படி கார்ப்பரேஷன் அமைக்கப்படுகின்ற பொழுது அவற்றில் காம்பெடிஷன் போட்டி ஏற்படுகின்ற முறையிலே ஒவ்வொரு பிராந்தியத்திற்கும் ஒன்று என்ற முறையிலே வெவ்வேறு கார்ப்பரேஷன்கள் அமைக்கப்பட்டால் அது நல்ல முறையிலே பயன்படாதா என்று ஆலோசனை செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இரண்டாவதாக 10 பஸ்களுக்கு மேலாக இருக்கின்ற பஸ்களை எடுப்பது என்று அரசாங்கம் திட்டமிட்டிருக்கிறது. அது வரவேற்கத் தக்க திட்டம். ஆனால் அப்படிச் செய்வதின் மூலம் புதிய பஸ் முதலாளிகளை உண்டாக்கிவிடாமல் பஸ் தொழிலாளர்கள் கூட்டுறவுச் சங்கம் என்று அமைத்து அந்தச் சங்கங்களிடம் அந்த

1971 சூலை 21]

[திரு. ஏ. சுப்பிரமணியம்]

பஸ்களை ஒப்படைத்தால் அரசு ஏற்றுக் கொண்டிருக்கின்ற சமதர்மக் கொள்கைக்கு அது ஏற்புடையதாக இருக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்வேன்.

மூன்றாவதாக அரசாங்கம் எடுத்துக் கொள்கின்ற பஸ்களில் தனியார் துறையில் ஏற்கனவே பணியாற்றுகின்ற தொழிலாளர்களை எடுத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்றால் ஆர்.டி.ஓ.க்கள் சிபாரிசு இருந்தால்தான் ஏற்றுக் கொள்ளலாம் என்று இருக்கிறது. அப்படி ஆர்.டி.ஓ. விடம் தொங்குகின்ற ஏற்பாடு வேண்டாம். இருக்கின்ற தொழிலாளர்கள் அத்தனை பேர்களையும் அப்படியே அரசு எடுத்துக் கொள்வது என்ற கொள்கையை அரசு ஏற்றுக் கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்வேன்.

தேசிய மயக் கொள்கையை வரவேற்கின்ற அதே நேரத்திலே தேசியமயக் கொள்கை மிகவும் சூழ்ச்சிக்குள்ளாகியிருக்கிறதென்பதை நாம் எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும். அதற்குக் காரணம் திறமைக் குறைவு, பல தனிக் காரணங்கள், கோளாறுகள் நடக்கின்றன என்று சொல்லப்படுகிறது. கண்ணை மூடிப் பயனில்லை, அது உண்மைதான். இதனைச் சொல்லி தேசியமயக் கொள்கையை எதிர்ப்பவர்கள் வெற்றி பெறுவதற்கு இடம் அளித்துவிடக் கூடாது.

மூக்கியமாக சென்னைக் கிளையிலேதான் ஏராளமாக நஷ்டம் வருகிறது. சென்ற ஆண்டு 44.37 லட்சமாக இருந்தது இப்பொழுது 53.03 லட்சமாக உயர்ந்திருக்கிறது என்று இதிலே சொல்லப் பட்டிருக்கிறது. இதற்குப் பல காரணங்கள் சொல்கிறார்கள். அதிகாரிகள் பல காரணங்களைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அந்தக் காரணங்களினால்தான் அப்படி நஷ்டம் ஏற்பட்டு இருக்கிறதா என்பது தெரியாது. தனியார் துறையிலே பஸ் தொழில் லாபமாக நடைபெறுகின்றபொழுது நமக்கு மட்டும் ஏன் நஷ்டம் வருகிறது என்பது ஆராயத்தக்கது. இதற்காக ஒரு ஹை பவர் கமிட்டி அமைக்கப்பட வேண்டும். அந்தக் கமிட்டியிலே அதிகாரிகள், தொழில் நுட்பம் தெரிந்தவர்கள், சட்ட மன்ற உறுப்பினர்கள், அந்தத் தொழிலிலே ஏற்கனவே பழக்கமுள்ள திறம்படைத்தவர்கள் இவர்களைப் போட்டு ஆராய்ந்து அறிக்கையை வாங்கி அந்த அறிக்கையின்மேல் உடனடியாக அரசாங்கம் நடவடிக்கைகள் எடுக்க வேண்டும். அதே நேரத்திலே நான் ஒரு சில யோசனைகளையும் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

பஸ்களிலே நாலில் ஒரு பங்கு பிரேக் டவுன் ஆகி நின்று விடுகின்றன என்ற செய்திகள் வருகின்றன. நாலில் ஒரு பங்கு ஐந்தில் ஒரு பங்கு என்று பிரேக்டவுன் ஆகி நின்றுவிட்டால் லாபம் வருவது கடினம். எனவே பிரேக் டவுன்களைக் குறைப்பதற்கு நடவடிக்கைகள் எடுக்க வேண்டும். நான் விசாரித்த வரையில் மெயின்ட்னென்ஸ் மோசமாக இருக்கிறது என்று சொல்கிறார்கள். தொழிலாளர்களும் சொல்கிறார்கள், மற்றவர்களும் சொல்கிறார்கள். இந்தக் காரணம் எவ்வளவு தூரம் உண்மை என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் அறிய வேண்டும். டியூவல் கன்ட்ரோல் இருப்பதாகச்

[திரு. ஏ. சுப்பிரமணியம்]

[1971 சூலை 21]

சொல்கிறார்கள். முன்பு டைரக்டர் அதிகாரத்திலேயே இருந்ததால் மெயின்டெனன்ஸில் குறைகள் இருந்தால் கண்டிப்பதற்கு முடியும் என்ற நிலைமை இருந்தது, இப்பொழுது சீப் எஞ்சினியர் போடப் பட்டிருப்பதால் டியூவல் கன்ட்ரோல் என்ற முறையில் மெயின்டெனன்ஸில் அக்கறையில்லாமல் கொடுக்கின்ற பஸ்ஸை எடுத்துக் கொண்டு போ என்று சொல்கின்ற நிலைமை இருப்பதாகத் தொழிலாளர்கள் சொல்கிறார்கள். இதை அமைச்சர் அவர்கள் ஆராய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்வேன். டையர், ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் இவையெல்லாம் சென்னையிலே ஸ்டாக் வைத்திருக்கிறார்கள். இதனால் கோவையிலே கன்வியாகுமரியிலே ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் வேண்டுமென்றால் அதற்காக டியூங்க் கால் போட்டு அதற்குப் பிறகு டியூரான்போர்ட் சார்ஜ் எல்லாம் செலவிட்டு அவை வர வேண்டிய நிலைமை இருக்கிறது. இதனால் பணமும் செலவாகிறது அதிகமாக, அதே நேரத்திலே தாமதமும் ஆகிறது. அதற்குப் பதிலாக ஆட்காங்குள்ள டெப்போக்களிலேயே ஸ்டாக் வைத்துக் கொண்டு சப்ளை செய்துவிட்டால் அதிகச் செலவுகளையும், தாமதத்தையும் தவிர்க்கலாம் என்று தெரிகிறது.

பஸ்களுக்கு குவார்டர்கள் கட்டுகிறார்கள். அதிலே மிகுந்த குழப்பமேற்படுவதாகச் சொல்கிறார்கள். ஒருவர் சென்று குவார்டர் கட்டுகிறார் என்றால் ஆர்.சி.யில் உடனே பதிவு செய்வதில்லை, விட்டு விடுகிறார்கள். பிறகு வெகு நாள் கழித்து அவர்கள் கட்டியிருக்கிறார்களா இல்லையா என்று தெரியாத அளவுக்குப் போய் அதிலே ஏராளமான பணம் விரயமானதாகச் சொல்கிறார்கள். அமைச்சர் அவர்கள் இதையும் ஆராய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்வேன்.

டீசல் செலவு இருக்கிறது. பல குறைபாடுகள் இதிலே சொல்கிறார்கள். இதனை சுலபமாகக் கண்டுபிடித்துவிட முடியும். எத்தனை மைல்கள் ஓடியிருக்கின்றன என்று பார்த்து, அதோடு எத்தனை லிட்டர்கள் டீசல் வாங்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதையும் பார்த்தால் கண்டுபிடித்துவிட முடியும். அதிலே தவறுகள் நடப்பதாக அடிக்கடி புகார்கள் வருகின்றன. அதைக் குறித்தும் ஆராய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்வேன்.

தேசியமயமாக்கப்பட்ட தொழில் சிறப்புற நடைபெற வேண்டுமென்று சொன்னால் பொதுமக்களுடைய ஒத்துழைப்பு வேண்டும். தொழிலாளர்களும் மனப்பூர்வமாக உள்ளன்போடு பணியாற்றிட வேண்டும். அவர்களுக்கு எங்களுடைய தொழில் என்ற உணர்வு ஏற்பட வேண்டும். இதற்காக, அமைக்கவிருக்கிற கார்ப்பரேஷன் நிர்வாகத்தில் அவர்களுக்கும் பங்கு கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்வேன். அதோடு அவர்களுக்கு ஏராளமான குறைகள் உண்டு. அவற்றில் ஒன்றிரண்டை மாத்திரம் இங்கே சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன்.

அதிலே ஒன்று, இன்றைய தினம் தொழிலாளர்கள் என்.ஜி. ஓக்களா அல்லது அவர்கள் தொழிலாளர்களா என்ற ஐயப்பாட்டில் தனித்துக்கொண்டு இருக்கிறார்கள். என்.ஜி.ஓ.க்கள் என்று சில

1971 சூலை 21]

[திரு. ஏ. சுப்பிரமணியம்]

நேரங்களில் கருதப்பட்டு அதன்படி நடத்தப்படுகிறார்கள், சில நேரங்களில் தொழிலாளர்கள் என்று கருதப்பட்டு அதன்படி நடத்தப்படுகிறார்கள். தொழிலாளர்கள் என்ற முறையில் கிராஜுவீடி என்று இருக்கிறது, வேறு சில நேரங்களில் என்.ஜி.ஓ.க்கள் என்று கருதும் முறையில் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். ஆகவே அவர்கள் என்.ஜி.ஓ.-க்களா அல்லது தொழிலாளர்களா என்பதைத் திட்டவாட்டமாக அறிவித்து என்.ஜி.ஓ. க்கள் என்றால் அவர்களுக்கு இருக்கும் வசதிகளைக் கொடுக்க வேண்டும், இல்லை தொழிலாளிகள் என்றால் அவர்களுக்கு இருக்கும் வசதி வாய்ப்புகளைக் கொடுக்க வேண்டும். ஸ்டான்டிங் ஆர்டர் கூடக் கிடையாது என்று சொல்கிறார்கள். எல்லாத் தொழில்களிலும் ஸ்டான்டிங் ஆர்டர் இருக்கிறது, ஆனால் இங்கே கிடையாது. அதிகாரிகள் வைத்துத்தான் சட்டம் என்னும் முறையில் இருக்கிறது. எனவே ஆணைபெண்ணு என்று தீர்மானித்து ஆணையிருந்தால் அதற்குரியவைகளையும், அல்லது பெண்ணையிருந்தால் அதற்குரியவைகளையும் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இன்னொன்று, திரு. நாராயணசாமி அவர்கள் குறிப்பிட்டதைப் போல் தொழிலாளர்கள் வேலைக்கு வருகிறார்கள் என்றால் அவர்கள் 8 மைல், 10 மைல்களுக்கு அப்பால் குடியிருக்கிறார்கள். வேலை முடிந்த பிறகு அவர்கள் வீட்டுக்குச் செல்வதற்குப் போதுமான வசதிகள் இல்லை. எனவே அவர்கள் வீட்டிற்குப் போகவும், வீட்டிலிருந்து வரவும் ஸ்பீரி பாஸ்கள் வழங்கப்பட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கிராஜுவீடி வழங்கப்படுகிறது. ரிடையர் அவதற்கு 3, 4 மாதங்களுக்கு முன்னால் நோட்டீஸ் கொடுக்கிறார்கள். ரிடையரானவுடன் கிராஜுவீடி கொடுக்கப்படாமல் வராக் கணக்கில், மாதக் கணக்கில் கூட வழங்கப்படாமல் இருக்கிறது. இது அநியாயம், கொடுமையானது. இப்படியிருந்தால் வேலையிழந்தவர்கள் வாழ்வது எப்படி? எனவே கிராஜுவீடி பணத்தை வேலையில்லிருந்து நின்ற நாளிலேயே கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்வேன்.

டிரைவர்களுக்கு இண்டர் ஸ்டேட் அலவன்ஸ் என்று ஸ்டேட் விட்டு ஸ்டேட் சென்று இரவில் தங்கினால் தனி அலவன்ஸ் கேரளாவிலே கொடுக்கிறார்கள். அதேபோல் இங்கேயும் கொடுத்தல் வேண்டும்.

அடுத்தபடியாக, பிரயாணிகளுக்கு இருக்கிற சில குறைபாடுகளை நான் இங்கே சொல்ல வேண்டுமென்று விரும்புகிறேன். ரிடையரிங் ஓரம் என்று இருக்கிறது. பஸ் ஸ்டாண்டுகளில் பிரயாணிகள் உடனடியாக வெளியிடங்களுக்குச் செல்ல முடியாதவர்களுக்கென்று கட்டப்பட்டிருக்கின்றன. அந்த ரிடையரிங் ஓரங்கள் பலவற்றை அதிகாரிகள்தான் பயன்படுத்திக் கொள்ளுகிறார்கள் என்று எனக்குத் தெரிய வருகிறது. எனவே அவைகள் பொது மக்களுக்கு மட்டுமே பயன்படும் வகையில் ஏற்பாடு செய்து, கண்காணிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

[திரு. ஏ. சுப்பிரமணியம்]

[1971 சூலை 21]

பல பஸ் ஸ்டாண்டுகளில் வாட்டர் கூலர்கள், திருச்சி, தஞ்சை, கோவை போன்ற இடங்களில் வைத்திருக்கிறார்கள். வாட்டர் கூலர்கள் பெரும்பாலும் வேலை செய்வது இல்லை. கோவையிலே அமைக்கப்பட்ட வாட்டர் கூலரை ஒர்ட் ஷாப்பில் போட்டாகி விட்டது.

இதுபோல் லௌட் ஸ்பீக்கர் வைத்திருக்கிறார்கள் அனவுன்ஸ் பண்ணுவதற்கு. பஸ் கிளம்பும் நேரத்தைச் சொல்வதற்காகப் பல இடங்களில் லௌட் ஸ்பீக்கர்கள் வைத்திருந்தும் பெரும்பாலும் பயன்படுத்துவது கிடையாது.

என்கொயரி கவுண்டர்கள் இருக்கின்றன. அதற்கென்று தனியாக ஆள் கிடையாது. யார் யார் அந்தந்த நேரங்களிலே வருகிறார்கள் அவர்கள் அட்டென்ட் செய்வதால் பல கோளாறுகள் ஏற்படுகின்றன. டிக்கெட் எழுதிக் கொண்டே போனையும் அட்டென்ட் பண்ணுவதால் பல கோளாறுகள் ஏற்படுகின்றன. எனவே என்கொயரிக்கு என்றுத் தனியாக ஆனைப் போட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்வேன்.

அடுத்தபடியாக, இந்த பஸ்கள் காலாகாலத்திலே ஓடும்படி பார்த்துக் கொள்வது மிகமிக அவசியம். ஒன்று, மெயின்டென்ஸ் சரியாக இருக்க வேண்டும். இன்னொன்று, டிரைவர்களும் சரியாகப் போகும்படி பார்த்துக்கொள்ள வேண்டும். குறிப்பாக கோவை திருச்சி ரூட் இருக்கிறது. அதிலே இரவிலே போகும் வண்டிகள் இருக்கின்றன. அவை எந்த நேரத்திலே வரும் என்று யாராலும் சொல்ல முடியாது. அடிக்கடி ப்ரேக்டவுன் ஆகிறது. 10 மணிக்கு வர வேண்டிய பஸ் 11 மணிக்கு வரும், 12 மணிக்குக்கூட வரும், யாராலும் எதுவும் சொல்ல முடியாது. இம்மாதிரியில்லாமல் உரிய நேரத்தில் வந்து சேரும்படி பார்த்துக் கொள்வது மிகவும் அவசியம் என்று கருதிக் கொள்கிறேன்.

இன்னொன்று ரூட் 518 இருக்கிறது. கோவையிலிருந்து நாகப்பட்டினம் செல்லும் பஸ். அதைச் திருச்சியோடு நிறுத்திவிட்டு, ரிலேயாக ஓட்டுகிறார்கள். இதனால் பாசஞ்சர்கள் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். உடனடியாக நாகப்பட்டினத்திற்குப் போக முடிவதில்லை. அந்த ரூட்டில் நிறைய கலெக்ஷன் ஆகிறது. எனவே, அதைக் கட்டு செய்ய வேண்டியதில்லை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, என்னுடைய தொகுதியாகிய சிங்காநல்லூர் தனி நகர சபையாக இருக்கிறது. கோவையிலிருந்து சிங்காநல்லூர் வழியாக, பிளமேடு வழியாக நகரத்தினுடே எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள் போகின்றன. ஆனால் சிங்காநல்லூர், பிளமேட்டிலே நிற்பது கிடையாது. அவர்கள் கோவை நகரத்திற்குச் சென்றுதான் ஏற வேண்டும், அல்லது இறங்க வேண்டும். இதை மாற்றி சிங்காநல்லூரிலும், பிளமேட்டிலும் ஏறவும் இறங்கவும் வழி செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு முடிக்கிறேன்.

1971 சூலை 21]

* திரு. என். கிட்டப்பா: துணைத் தலைவரவர்களே, இன்றைய தினம் போக்குவரத்துத் துறை மானியக் கோரிக்கையை ஆதரித்து ஒருசில வார்த்தைகளைச் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

நமது கழக அரசு பேரறிஞர் அண்ணா அவர்களுடைய தலைமையில் பொறுப்பேற்றுக் கொண்ட முதல் தடவையிலேயே பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் ஒன்றினை இந்த மாமன்றத்திலே அறிவித்தார்கள். 75 மைல்களுக்கு மேலுள்ள பஸ் தடங்கள் நாட்டுடைமையாக ஆக்குவதாகவும், அதற்குப் பின்னால் படிப்படியாக தமிழகத்திலிருக்கின்ற தனியார் நடத்தும் பேருந்துத் தடங்களை அரசு படிப்படியாக மேற்கொள்ளும் என்ற நல்ல செய்தியினை 1967-68-ஆம் ஆண்டில் பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் அறிவித்தார்கள்.

அதற்குப் பின்னால் அண்மையில் நமது கலைஞர் அவர்கள் தலைமையிலே இயங்கும் நமது அரசில் நமது போக்குவரத்துத் துறை செய்திருக்கிற மிகச் சிறப்பான சாதனை, தமிழகத்தில் தனியார் வைத்திருக்கின்ற பஸ்களை பத்துக்கு மேற்படாமல் வைத்துக் கொள்ள உச்சவரம்பு நிர்ணயித்து பத்துக்கு மேற்பட்டவைகளை அரசாங்கமே நாட்டுடைமையாக்குவதெனவும் முடிவு செய்வதும், அதைப் போலவே 50-க்கு மேற்பட்ட பஸ் தடங்களைத், தனியார் உடமையாளர்களிடமிருந்து அரசாங்கமே மேற்கொள்வது என்ற நல்ல முடிவையும் போக்குவரத்துத் துறையைப் பொறுத்தமட்டில் நமது அரசாங்கம் சிறப்பான முடிவுகளாக எடுத்து வந்திருக்கிறது.

நமது பெருமதிப்பிற்குரிய மாற்றுத் தரப்பிலேயுள்ளவர்கள், குறிப்பாக காங்கிரஸ் இயக்கத்தைச் சார்ந்தவர்கள், நீங்கள் வந்துதான் நாட்டுடைமை ஆக்கினீர்கள் இல்லை, நாங்களே இதைச் செய்திருக்கிறோம், 1948-லே செய்திருக்கிறோம் என்று சொல்லக் கூடும். ஆனால் 1948-க்கு முன்னால் சென்னை மாநகரத்தில் ஓடிக் கொண்டிருந்த டிராம்சன் நீக்கப்பட்டதன் காரணமாக உடனடியாக மக்களின் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்ய பேருந்துகளை அரசாங்கமே நடத்த வேண்டிய ஒரு சூழ்நிலை அன்றையதினம் உருவாக்கப்பட்டது. அதைப்போலவே, திருவாங்கூர் மாநிலம் பிரிக்கப்பட்டு கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் திருவாங்கூர் மாநிலத்தோடு முதல் கோள மாநிலத்தோடு தொடர்பு கொண்டிருந்து, அங்கு ஓடிக் கொண்டிருந்த பஸ்களுக்கு மாறாக உடனடியாக அரசாங்கமே ஏற்படுத்த வேண்டிய சூழ்நிலை உருவாக்கப்பட்டது. இவற்றிற்கெல்லாம் அடுத்தாற்போல், 1959-லே கூட அருமை காங்கிரஸ்காரர்கள் 120 மைல்களுக்கு மேற்பட்ட தூரத்திற்கு ஓட்ட, பேருந்துகளை விட முடிவு செய்தார்களேயொழிய ஓடிக் கொண்டிருக்கும் பஸ்களை அரசாங்கமே ஏற்றுக்கொள்வது என்ற சோஷலிச நடைமுறையை அவர்கள் உருவாக்கவில்லை. அதற்கெல்லாம் அப்பாற்பட்டு நமது இன்றைய அரசு பேரறிஞர் அண்ணா அவர்களின் வழிநின்று பஸ்களை பத்துக்கு மேற்பட்ட பஸ்களையும்,

[திரு. என். கிட்டப்பா]

[1971 சூலை 21]

50-க்கு மேற்பட்ட உடமையாளர்களின் பயணி போக்குவரத்து நிறுவனங்களையும் நாட்டுடமையாக்கியிருப்பதை நாம் வரவேற்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறோம்.

1966-67-இல் 5,395 தனியார் பஸ்களும், 1,234 அரசுத் துறை பஸ்களும் தமிழகத்தில் ஓடிக்கொண்டிருந்த நிலையினை நாம் பார்த்தோம். அதாவது மொத்தம் ஓடிக்கொண்டிருந்த பஸ்கள் நமது அரசு, கழக அரசு பொறுப்பேற்றுக்கொண்ட அன்றைய நாளில் 18 சதவிகிதம் மட்டுமே அரசாங்க பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருந்திருக்கிறது. ஆனால் இன்றைய நிலையில் நமது கலைஞர் ஆட்சியில், 1970-71-இல் 5458 தனியார் பஸ்களும், 2734 அரசு பஸ்களும் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்ற சூழ்நிலையை நாம் பார்க்கிறோம். 18 சதவிகிதமாக ஓடிக்கொண்டிருந்த அரசாங்க பஸ்கள் இன்றைய தினம் மொத்தமாக ஓடிக்கொண்டிருக்கும் பஸ்கள் 33 சதவிகிதத்தை எட்டிப் பிடித்திருக்கிற சூழ்நிலையை நாம் அறிவிக்கின்றபொழுது ஒருகாலத்தில் பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் குறிப்பிட்டுக் காட்டினார்கள், சோஷலிச தத்துவத்தைப் பேசிக் கொண்டிருந்த மதிப்பிற்குரிய காங்கிரஸ் இயக்கத்தினர் அதற்கு எவ்வளவு தூரம் புறம்பாக நடந்து கொள்கிறார்கள் என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட காசுதப்பூ மணக்காது, காங்கிரஸ் சமதர்மம் இனிக்காது என்று கூறினார்கள். ஆனால் இன்று கழக சமதர்மம் ஆட்சியில், அதனுடைய நல்ல வளர்ச்சியை சமதர்மத்திற்கு நல்ல வழிகளை நாம் பார்க்கிறோம். 1970 மார்ச்சுக்குள் 419 பேருந்துகளையும், 1970-71-ல் 54 பேருந்துப் பணிகளையும் நாட்டுடமையாக்க அரசாங்கத்திலே மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கின்றன.

இவற்றுக்கு இடையில் 1967-க்குப் பின்னால் தனியார் பஸ்களை நாட்டுடமையாக்க வேண்டுமென்ற கோரிக்கை செயல்படத் துவங்கியதில் இருந்து இன்றையதினம் வரை ஏறத்தாழ 268 ரிட்ட மனுக்கள் முடிவற்ற நிலையில் காத்துக் கொண்டிருக்கின்ற நிலையைப் பார்க்கிறோம். தனியார் கொடுக்கின்ற இவ்வளவு தொல்லைகளுக்கிடையில் சமதர்ம சமுதாயத்தை உருவாக்கும் பணியில் நம்முடைய அரசு தீவிரமாக நடைபோடுவதைப் பார்க்கும் போது நிச்சயமாக நம்மால் பாராட்டாமல் இருக்க முடியாது.

அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையில் தனியார் பேருந்துகளை மேற்கொண்டுவிட்ட நிலையில் அந்தத் துறையில் பணியாற்றிக் கொண்டிருந்தவர்களை அரசாங்கச் சிப்பந்திகளாக அரசுப் பேருந்துகளில் மேற்கொள்ள வேண்டுமென்ற கோரிக்கைகளுக்கு நாம் முழுக்க முழுக்க செவி சாய்க்க வேண்டியவர்களாக இருக்கிறோம் என்பதை மிகத் தாழ்மையோடு அரசுக்கும், குறிப்பாக போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கும் தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். திருச்சி, மதுரை, சேலம், கோவை ஆகிய இடங்களில் தலைமைப் பணிமனைகளையும், திருவண்ணாமலை, ஆரணி, சிதம்பரம், தருமபுரி, மேட்டூர் போன்ற

1971 சூலை 21]

[திரு. என். கிட்டப்பா]

பகுதிகளில் துணைப் பணிமனைகளையும் ஏற்படுத்த நமது அரசு திட்டங்களை மேற்கொண்டுள்ளது. அந்தப் பணிமனைகளை அமைக்கும். அதே நேரத்தில் அத்தகைய பணிமனை ஒன்றை மாயூரத்திற்கும் வழங்க வேண்டுமென்று அமைச்சரிடத்தில் பல முறை கேட்டிருக்கின்றேன். அதனை வழங்க வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலும் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தாற்போல் முக்கியமான ஒரு விஷயத்தை பேரவைத் தலைவர் அவர்கள் அனுமதியோடு சொல்ல விரும்புகிறேன். நமது அரசுப் பேருந்துகளில் மிக அதிகமான ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் களவு போவதாக அடிக்கடி செய்திகள் வெளிவருவதைப் பார்க்கும்போது அவ்வாறு பேச்சு வார்த்தைகள் பரவலாக அடிபடுவதையும் பார்க்கிறோம். அதனை திறமையாகக் கண்காணிக்க போக்குவரத்துத் துறையிலுள்ளவர்கள், குறிப்பாக நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள், அதனைத் திறமையாகக் கண்டு பிடித்து அரசுக்குத் தகவல் கொடுக்கக்கூடிய தொழிலாளர்களுக்குத் தங்கப் பதக்கமே கூட அளிக்க முன்வரலாம் என்பதை மிகத் தாழ்மையுடன் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

பழுதடைந்த பேருந்துகளைச் சரிபார்க்க சென்னை நகரில் நடமாடும் சீர்படுத்தும் படைகள் ஒன்பது இருப்பதாகக் கூறப் பட்டிருக்கிறது. இவைகளை சென்னை மாநகரத்தில் மட்டுமல்லாது பஸ்கள் நடமாடும் எல்லா இடங்களிலும் அமைக்கப்பட வேண்டும். குறிப்பாக ஏனைய பகுதிகளுக்கு மாவட்டத்திற்கு இரண்டு வீதம் ஏற்படுத்துவதற்கு முன்வர வேண்டும்.

இன்னொன்று எப்படித் தனியார் பேருந்துகளுக்கு உச்ச வரம்பு 10 என்று நிர்ணயிக்கப்பட்டிருக்கிறதோ அதே போன்று தனியார் லாரி போக்குவரத்தைப் பொறுத்தவரை 10-க்கு மேற்பட்டு இருக்கக் கூடாது என்று உச்ச வரம்பை ஏற்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். லாரிகள் வேகத்தைக் கட்டுப்படுத்த அரசு உடனடியாக நடவடிக்கை மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

ஒப்பந்த ஊர்தி என்ற பெயராலும், ஆம்னி பஸ் என்ற பெயராலும் ரெகுலர் டிரான்ஸ்போர்ட் நடத்திக் கொண்டிருப்பது எல்லோருக்கும் மிக நன்றாகத் தெரியும். அதை மூடி மறைப்பதில் பயன் இல்லை என்பதை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களே கூட அறிவார்கள். அவர்களே இன்றையதினம் மானியத் கோரிக்கையினை முன் வைத்துப் பேசும்போது சொன்னார்கள். எப்படி அரசாங்க பஸ் குறிப்பிட்ட நேரத்தில் புறப்படுகிறதோ அதே போன்று குறிப்பிட்ட நேரம் அறிவிக்கப்பட்டு அவர்கள் பாசஞ்சர்களை ஏற்றிச் செல்லக்கூடிய நிலை இருக்கிறது. அதைத் தடுப்பதற்கான நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ள வேண்டும்.

என்னுடைய தொகுதியைப் பொறுத்தவரை மாயூரம் தொகுதியில் ஒருசில குக்கிராமங்களுக்குச் செல்லக்கூடிய பாதைகளில் பஸ் வசதி வேண்டுமென்று கடந்த நாலு, நாலரை ஆண்டுகளாக

[திரு. என். கிட்டப்பா]

[1971 சூலை 21]

அந்தத் தொகுதி சட்டமன்ற உறுப்பினர் என்ற முறையில் சொல்லி வந்திருக்கிறேன். அதற்கான நடைமுறைகளையும் செயல்முறைகளையும் உடனடியாக எடுத்து அதனை அமைத்துத் தர வேண்டுமென்று கேட்டு மானியக் கோரிக்கையை ஆதரித்து முடித்துக் கொள்கிறேன்.

* திரு. கோ. இளங்கோவன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, அவைமுன் அளிக்கப்பட்டிருக்கின்ற மானியக் கோரிக்கையை ஆதரித்துப் பேசுகின்ற முறையில் ஒன்றிரண்டு சொல்ல விரும்புகிறேன்.

பாதைகளையும், அகலப்படுத்தப்படுகின்ற பாலங்களையும், வருவாயையும் வைத்துப் பார்க்கின்ற நேரத்தில் போக்குவரத்து ஆண்டு தோறும் பெருகி வருகிறது என்பது தெள்ளத் தெளிவாகத் தெரிகிறது. போக்குவரத்துத் துறையில் நமது அரசு அதிக அக்கறை காட்டுவது உண்மையிலேயே பாராட்டத்தக்கது. 1969-70-ல் வருவாய் 19.46 கோடி ரூபாய் என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. 1970-71-ல் வருவாய் 21.81 கோடி ரூபாய் என்று சொல்லப் பட்டிருக்கிறது. அதுபோல் வருவாய் பெருகுவதில் இருந்தும் மற்ற நடவடிக்கைகளில் இருந்தும் போக்குவரத்து சீர்ப்பட்டு வருகிறது என்பது தெரிகிறது. அதுமட்டுமல்லாமல் புதிய பேருந்து வழித்தடங்களுக்கு அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்க நமது அரசு முன்வருகிறது. உள்ள வழித்தடங்களில் கூடுதலான பேருந்துகளுக்கு அனுமதி வழங்கப்பட்டிருக்கிறது. பயணத் தடவைகளின் எண்ணிக்கையும் அதிகமாகியிருக்கிறது. இருக்கைகளின் எண்ணிக்கையும் அதிகமாகி இருக்கிறது. இந்த முறையில் பார்க்கும்போது 1970 மார்ச் 31-ம் நாள் கணக்கின் படி 7,846 பேருந்துகள் இருக்க, 1971 மார்ச் 31-ஆம் நாள் அன்று 8,192 பேருந்துகள் இருக்கின்றன. அதிகப்பட்சமாக 846 பேருந்துகளை விடுவதற்கு அரசு வழி செய்திருக்கிறது. அதற்காக அரசினைப் பாராட்டுகிறேன்.

அதுமட்டுமல்லாமல் பேருந்துத் துறையில் ஈடுபட்டிருக்கின்ற வர்கள் பெரிய பெரிய லட்சாதிபதிகளாகவும், கோடீஸ்வரர்களாகவும் ஆவதைத் தடுக்கும் முறையில் பல போக்குவரத்துத் தடங்களைப் பொதுவுடைமை ஆக்க முன்வந்திருப்பதை நாம் பாராட்ட வேண்டியிருக்கிறது. 75 கல் தொலைவுக்கு அப்பால் செல்லுகின்ற வழித் தடங்களை எல்லாம் சென்ற ஆண்டு அரசு பொதுவுடைமை ஆக்கியிருக்கிறது. அதே போல் சென்னைக்கு வருகிற பேருந்துத் தடங்களாக இருந்தாலும் சரி, சென்னையிலிருந்து செல்லும் பேருந்துத் தடங்களாக இருந்தாலும் சரி, அவற்றையும் அரசு பொதுவுடைமை ஆக்கியிருக்கிறது. அதுமட்டுமல்லாமல் தற்போது 50-க்கு மேற்பட்ட உரிமங்களைப் பெற்று இருக்கும் போக்குவரத்தை அரசு தேசிய உடைமை ஆக்க முன்வந்திருப்பதை நான் பாராட்டுகிறேன்.

1971 சூலை 21] [திரு. கோ. இளங்கோவன்]

சரக்கு உந்துகளைப் பொருத்தவரை 988 சரக்கு உந்துகள் அதிகப்படியாகச் செல்ல அரசு வழிகோலியிருக்கிறது. அதற்காக அரசைப் பாராட்டுகிறேன். மைசூருக்கும், மராட்டியத்திற்கும், ஆந்திரத்திற்கும், அருகே உள்ள கேரளாவிற்கும் சரக்குப் பேருந்துகள் 200-க்கு மேல் செல்ல வழிகோலியிருக்கிறது.

அரசு வருவாயைப் பெருக்க வேண்டுமென்பதற்காக 270 கிலோ மீட்டர் செல்லுகின்ற பேருந்துகளுக்குக் கால் ஆண்டுக்கு 50 ரூபாய் வசூலித்து வந்ததை 60 ரூபாயாக உயர்த்திருப்பதையும் 270 கிலோ மீட்டருக்கு மேல் ஓடுகின்றவற்றிற்கு கால் ஆண்டுக்கு 55 ரூபாயில் இருந்து 65 ரூபாய் என்று உயர்த்தியிருப்பதையும் நான் பாராட்டுகிறேன். பாராட்டிப் பேசுகின்ற நேரத்தில் என்னுடைய தொகுதியிலுள்ள ஒருசில குறைபாடுகளையும் சுட்டிக்காட்ட அரசுப்படுகிறேன்.

என்னுடைய தொகுதி ரயில்வே நிலையத்திற்குச் சற்று அப்பாலுள்ள தொகுதியாகும். என்னுடைய தொகுதியிலிருந்து ரயில்வே நிலையத்திற்குச் செல்ல வேண்டுமென்றால் குறைந்தது 9 கல் தொலைவு, 10 கல் தொலைவு, 15 கல் தொலைவு, 20 கல் தொலைவு என்று செல்ல வேண்டியிருக்கிறது. என்னுடைய தொகுதியைப் பொருத்தவரை திருவையாறு பகுதியாக இருந்தாலும் சரி, திருக்காட்டுப்பள்ளிப் பகுதியாக இருந்தாலும் சரி, கண்டியூராக இருந்தாலும் சரி, கல்யாணபுரமாக இருந்தாலும் சரி, புதுக்குடியாக இருந்தாலும் சரி, புனல்வாசலாக இருந்தாலும் சரி, செங்கிப்பட்டியாக இருந்தாலும் சரி, செந்தலையாக இருந்தாலும் சரி, சட்டமன்ற உறுப்பினர் என்ற முறையில் செல்கின்ற நேரத்தில் இந்தப் பகுதியில் போக்குவரத்து சரி செய்யப்பட வேண்டுமென்றுதான் மக்கள் சொல்லுகிறார்கள்.

அரசு அதற்குத் தகுந்த நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறதா? தேவையான உரிமங்களை வழங்கியிருக்கிறதா என்றால் தகுந்த நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறது, தேவையான உரிமங்களை வழங்கி இருக்கிறது. அதற்காக அரசுக்கு நன்றி சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். ஆனால் வழங்கப்பட்டிருக்கின்ற உரிமங்களில் செல்லுகின்ற வண்டிகள் எல்லாம் ஒழுங்காக செல்லுகின்றனவா, என்றால் இல்லை. நாள் ஒன்றுக்கு 20 முறை செல்ல வேண்டுமென்று சொன்னால் ஏறத்தாழ பத்து அல்லது 12 முறைதான் செல்லுகின்றது. இதனால் ஏற்பட்டு இடர்ப்பாடு என்னவென்றால், செல்ல வேண்டிய பேருந்து செல்லாமல் பயணிகள் ஒன்று கால்கடுக்க நடந்து செல்ல வேண்டும் அல்லது மணிக் கணக்காக காத்துக் கொண்டிருக்க வேண்டும். அந்தக் கம்பெனி அல்லாமல் வேறு கம்பெனி பஸ் வருகிற நேரத்தில் 50 பேர் செல்லலாம் என்று இருக்குமானால் அதிலே 60 அல்லது 70 பேர் செல்லும் பரிதாப கரமான சூழ்நிலை ஏற்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது. என்னுடைய தொகுதியில்தான் கரிகால் பெருவளத்தான் நினைவுச் சின்னமாம்

[திரு. கோ. இளங்கோவன்] [1971 சூலை 21]

கல்லணை இருக்கிறது. அந்தக் கல்லணைக்கு நம்முடைய மாநிலத்தின் பல பகுதிகளில் இருந்தும், பிற மாநிலங்களில் இருந்தும், பிற நாடுகளில் இருந்தும் கூடப் பயணிகள் வருகிறார்கள்.

அப்படி பயணிகளாக வருகிறவர்கள் தஞ்சைநகரிலிருந்து அங்கு செல்வதற்கு அவர்கள் காத்திருக்க வேண்டியிருக்கிறது. ஆகவே அந்த நிலை மாற்றியமைக்கப்பட வேண்டும். இதுபோன்ற குறைகளைச் சாதாரணமாக மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்களே தீர்த்து வைக்கலாம் என்றிருந்தாலும் இந்தப் பிரச்சனை என் தொகுதியில் மட்டும் இருப்பதாக நான் கருதவில்லை. அருகிலுள்ள பாபநாசம் தொகுதியிலும் இருக்கிறது. குடந்தைத் தொகுதியில் இருப்பவர்கள் பலமுறை எடுத்துச் சொல்லியும் கூட இந்தக் குறைகள் நீக்கப்படாத காரணத்தினால்தான் இந்த மாமன்றத்தில் இந்தக் குறைகளைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

நகரப் பேருந்துகளைப்பற்றி ஒன்று சொல்லுவேன். நகரப் பேருந்துகள் சாதாரணமாக ஐந்து கல் அல்லது ஆறு கல் தொலைவிற்குத்தான் சென்று கொண்டிருந்தன. இப்போது 14 கல் தொலைவிற்கு அவை செல்கின்றன. அது பயணிகளுக்கு மிகவும் வசதியாக இருக்கிறது. ஆகவே அதற்காக அரசுக்கு நான் நன்றி தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். சட்ட விதிகளின் படி நகராட்சிப் பகுதியிலிருந்து தான் நகரப் பேருந்துகள் விடலாம் என்ற நிலைமை இருக்கிறது. என் தொகுதியில் பேருராட்சிகள் இருக்கின்றனவே தவிர, நகராட்சி இல்லை. ஆகவே நகராட்சிப் பகுதியில் இருந்து தான் விடுவது என்பதல்லாமல் பேருராட்சிகள் இருக்கிற பகுதிகளில் இருந்தும் விடுவதற்கு, குறிப்பாக திருவையாற்றி லிருந்து, திருக்காட்டுப்பள்ளியிலிருந்து பிற பகுதிகளுக்குச் செல்வதற்கு வசதி செய்து கொடுத்தால், பள்ளிப் பிள்ளைகளுக்கும் கல்லூரி மாணவர்களுக்கும், பயணிகளுக்கும் மிகவும் வசதியாக இருக்கும் என்று கூறிக்கொண்டு இந்தக் கோரிக்கையை ஆதரித்து என் உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன். வணக்கம். நன்றி.

* திரு. எஸ். முருகையன் : சட்டப் பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்துள்ள மானியக் கோரிக்கைகளை ஆதரித்து ஒருசில வார்த்தைகள் கூற விரும்புகிறேன்.

1967க்கு முன்பிருந்த ஆட்சி 1948-ம் ஆண்டிலேயே பஸ்களையெல்லாம் நாட்டுடமையாக்கவேண்டுமென்ற சட்டத்தைச் செய்து வைத்து அதை அமலுக்குக் கொண்டு வராமலேயே 19 ஆண்டுகளாக அரசாண்டு விட்டுச் சென்றது. இது ஒரு முக்கியமான பிரச்சனை. ஒரு சிலரிடத்தில் மட்டும் பணம் சேராத அளவிற்கு அதைப் பரவலாக்கிப் பொதுக் துறைக்கு வரவேண்டிய பிரச்சனையை சட்டமாக ஆக்கி வைத்து 19 ஆண்டுகள் அதை நடைமுறைக்குக் கொண்டு வராமல் இருந்தார்கள் என்றால் 'அதிலிருந்து

1971 சூலை 21] [திரு. எஸ். முருகையன்]

என்ன தெரிகிறது என்றால் அவர்கள் காட்டு வளர்ச்சிக்கு அது ஒரு காமதேனுத் திட்டமாக இருந்த காரணத்தினால்தான் அதை அமலுக்குக் கொண்டுவராத ஒரு சூழ்நிலையில் இருந்துவிட்டுச் சென்றுவிட்டார்கள்.

நமது முதல் அமைச்சர் அவர்கள் இந்தப் போக்குவரத்துத் துறைப் பொறுப்பை ஏற்றவுடன் 75 மைல்களுக்கு அப்பால் போகக்கூடிய பஸ்களையெல்லாம் நாட்டுடமையாக்கும் ஒரு சட்டத்தைக் கொண்டு வந்து நிறைவேற்றினார்கள். அப்போது எதிர்தரப்பிலிருந்து சொல்லப்பட்ட வாதம் எல்லாம் அரசால் இதை நடத்தமுடியுமா, ஏற்கனவே நகரத்தில் நடத்தக் கூடிய பஸ்கள் எல்லாம் நல்லமுறையில் வரபத்தில் நடக்கவில்லையே என்றெல்லாம் சொன்னார்கள். அவர்களே முதலில் ஒரு சட்டத்தைச் செய்து வைத்துவிட்டு அதை அமலுக்குக் கொண்டுவராமல் விட்டது மட்டுமல்லாமல் அரசு தனியார் பஸ்களை ஏற்றுக்கொள்கிற நேரத்தில் அதாகுறித்து குறை சொல்லக் கூடிய அளவில் அவர்கள் இருந்துகொண்டிருந்தார்கள். ஆனால் இந்த நான்காண்டுகளில் அரசாங்கத் தரப்பில் ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்ட பஸ்கள் எல்லாம் இன்றையதினம் நடந்துகொண்டுதான் இருக்கின்றன. ஆனால், நாம் எதிர்பார்த்த லாபம் இல்லை என்று வேண்டுமானால் குறை சொல்லலாமே தவிர அரசாங்கத்திற்கு நஷ்டமில்லை.

அடுத்து, இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் சிறந்ததொரு பொறியாளராக இருக்கிற காரணத்தினால் அந்தப் பொறுப்பை ஏற்றுக்கொண்ட நாளிலிருந்து சிறந்த முறையில் அவர்கள் அதன் நிர்வாகத்தினை நடத்தி வருகிறார்கள். குறிப்பாக இந்த மூன்று மாத காலத்திற்குள் இந்த பஸ் துறையில் வசக்கூடிய வருவாயில் 10% உயர்த்தியிருக்கிறார்கள் என்பதிலிருந்தே அவர்கள் எவ்வளவு கவனமாக இருந்து செயலாற்றி வருகிறார்கள் என்பது நன்கு தெரிகிறது.

அது மட்டுமல்ல, இந்த மோட்டார் வாகன வரிச் சட்டம் அடிக்கடித் திருத்தப்படுகிறது. இந்தச் சட்டத்தை ஒன்றாக ஆக்கி ஒரு ஒழுங்குமுறையிலாக்குவதற்காக இதை ஒரே சட்டமாக அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டுவரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஏனென்றால் இந்த மூலச் சட்டத்தில் பல குறைபாடுகள் இருப்பதால் தனிப்பட்ட பஸ் முதலாளிகள் கோர்ட்டுகளுக்குச் செல்லும்போது ஏதோ ஒரு சட்டத்தின் துணையைக் கொண்டு அடிக்கடி பஸ் சொந்தக்காரர்கள் பலவிதமான அனுகூலங்களை அடைந்து விடுகிறார்கள். ஆகவே எல்லாவற்றையும் நன்கு ஆலோசித்து நிறைவுள்ளதொரு சட்டமாக இதை ஆக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, புது வழித்தடங்களுக்கு அனுமதி கொடுப்பதில் தனியார்களுக்கு இப்போது கொடுப்பது என்றால் 15 மைல்களுக்குள்ளாக இருந்தால்தான் கொடுக்கிறார்கள். பதினைந்து மைல்களுக்கு அப்பால் உள்ள தடங்களை இப்போதுள்ள பஸ் ஒன்றி

[திரு. எஸ். முருகையன்]

[1971 சூலை 21]

களுக்குக் கொடுக்கிறார்கள். நாட்டுடமையாக்கியதற்குப் பிறகு மீண்டும் மீண்டும் அவர்களிடத்திலேயே அந்த உரிமங்கள் செல்லக்கூடிய நிலையை மாற்றி பதினைந்து மைல் என்பதை இருபத்தைந்து மைலாக உயர்த்தி அதிலும் புதிதாக பஸ் உரிமங்கள் கொடுக்கிறபோது தனிப்பட்டவர்களுக்குத்தான் கொடுக்க வேண்டும், ஏற்கனவே பஸ் ஒளர்களாக இருப்பவர்களுக்குக் கொடுக்கக்கூடாது என்ற நிலையை உருவாக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அரசாங்கப் போக்குவரத்து வண்டிகளில் 47 முதல் 49 லீட்டுகள் வைத்திருக்கிறார்கள். ஆனால் தனியார் துறை யினர் நடத்தக் கூடிய பஸ்களில் 64 லீட்டுகள் போட்டு பஸ்களை ஓட்டுகிறார்கள். முன்பு ஒருமுறை இந்த மன்றத்தில் ஒரு கேள்விக்குப் பதிலளிக்கும்போது இத்துறை அமைச்சர் அவர்கள் பதிலளித்தார்கள், அரசாங்க பஸ்களில் 47 லீட்டுகள் போட்டு நல்லமுறையில் மக்களுக்கு நல்லவசதிகளோடு நடத்தவேண்டு மென்றாலும்கூட பல பத்திரிகைகள் அதைச் சண்டித்து எழுது கின்றன, ஆனால் தனிப்பட்டவர்கள் 64 லீட்டுகளை வைத்து நடத்தி மக்கள் நெருக்கமாக உட்கார்க் கூடிய நிலை இருந்தாலும் அவைகள் எல்லாம் அவர்கள் கண்களுக்குத் தெரிவதில்லை என்று. ஆகவே 64 லீட்டுகள் வைத்து தனிப்பட்டவர்கள் நடத்துவதை, அதைச் சற்று குறைக்க வேண்டும் என்ற அளவில் சட்டத்தைத் திருத்த வேண்டும்.

அதே நேரத்தில் அரசாங்க பஸ்களை நல்லமுறையில், சொகுசாக அமைத்துத்தந்தால்தான் மக்களுக்கு வசதியாக இருக்கும். தனிப் பட்ட பஸ் முதலாளிகள் அடிக்கடி 'டைமிங்ஸ்' மாற்றுகிறார்கள். அப்படி மாற்றுகிற நேரத்தில் அரசாங்கத் துறையிலிருந்து அதிகாரிகள் யாரும் டைமிங் கான்பரன்ஸ்க்கு செல்லாத காரணத்தினால் தனிப்பட்டவர்கள் தங்களுக்கு எப்படி எப்படி நேரங்களை மாற்றி வைத்துக் கொள்ளவேண்டுமோ அவற்றை நிறை வேற்றிக் கொள்ளும் ஒரு சூழ்நிலை இருந்து கொண்டிருக்கிறது. அந்நிலையில் அரசாங்க பஸ் ஒரு வழித்தடத்தில் செல்கிற நேரத்தில் நான்கு பஸ்கள் ஒன்றன்பின் ஒன்றாகச் செல்கிற முறையில் நிலைமையை மாற்றிவிட்டு தனியார் துறையினர் ஒரு மணி ஒன்றறை மணி நேரத்திற்கு முன்னடியாகவே பஸ்களை கொண்டு வந்து நிறுத்தி பஸ் நிரம்ப ஆள்களை ஏற்றிச் சென்று விடுகிறார்கள். ஆகவே டைமிங்க் கான்பரன்ஸ்க்கு தனியாக அரசாங்கத் துறை யிலிருந்து ஒரு அதிகாரியை நியமித்து அதை மட்டும் அவர் பார்த்துக் கொள்ளக் கூடிய வகையில் ஒவ்வொரு மாவட்டத்திற்கும் ஒவ்வொரு அதிகாரியை நியமிப்பார்களேயானால் வசதியாக இருக்கும்.

அதே நேரத்தில் சென்னையிலிருந்து புறப்பட்டு வெளியிடங் களுக்குச் செல்லக்கூடிய அரசாங்கப் பஸ்களில் லக்கேஜ் சட்டணத்தை இப்போது சற்று உயர்த்தியிருக்கிறார்கள். உதாரணமாக, எங்கள் திருவண்ணாமலைப் பகுதியிலிருந்து

1971 சூலை 21]

[திரு. எஸ். முருகையன்]

சென்னைக்கு கோழிக் கூடைகளை பஸ்ஸின் டாப்பில் ஏற்றி வருகிறார்கள். முன்பு அதற்கு ரூ. 2½ லக்கேஜ் சட்டணம் வசூலித்து வந்தார்கள். இப்போது அதை ரூ. 5 ஆக உயர்த்தி விட்டார்கள். அப்படி உயர்த்தியிருப்பதினால் தனியார் துறை பஸ்களில் அந்த லக்கேஜ் ஏற்றப்படுகிறது. அதனால் அரசாங்கத்திற்கு பஸ் ஒன்றுக்கு நாள் ஒன்றுக்கு ரூ. 25 முதல் ரூ. 30 வரையில் வருவாய் குறைந்திருக்கிறது. அவற்றை பஸ்டாப்பில்தான் போடுகிறார்கள். ஆகவே அந்தக் கட்டணத்தை நாம் குறைப்போமே யானால் நம் வருவாய் பெருகுவதற்கு ஏதுவாகும்.

அடுத்து, அரசாங்க பஸ்களுக்கு இப்போது ஸ்டாண்டிகளில் எல்லாம் ப்ரோக்கர்கள் கிடையாது. அப்படி ப்ரோக்கர்கள் இல்லாத காரணத்தினால் நான்கு மணிக்கு அரசாங்க வண்டி வருகிறது என்றால் தனியார் துறை வண்டிகள் 3.30-க்கு வருவதாக இருந்தாலும் 3.45க்கே தனியார் வண்டிகளைக் கொண்டு வந்து நிறுத்தி எல்லா டிக்கட்களையும் ஏற்றிக்கொண்டு முன்னாலேயே சென்று விடுகிறார்கள். காரணம் அங்கு கேட்பார் கிடையாது. அப்படி கேட்பார் யாரும் இல்லாத காரணத்தினால் அரசாங்கத்திற்கு வர வேண்டிய வருவாய் தனியார்களுக்குச் சென்று விடுகிற ஒரு சூழ்நிலை இருக்கிறது. ஆகவே இதைப் பரிசீலித்து ஸ்டான்ட் ப்ரோக்கர்களைப் போடவேண்டும். அப்படி ப்ரோக்கர்களைப் போடுவதால் அரசாங்கத்திற்கு அதிகச் செலவு ஒன்றும் ஆகிவிடாது. ஒரு பஸ்க்கு ஒரு ஸ்டான்டில் எட்டணம் அல்லது ஒரு ரூபாய் கொடுத்தால் போதும். அப்படிக் கொடுப்பதினால் ஒரு வண்டிக்கு ஒரு ஸ்டான்டில் ரூ. 15 முதல் ரூ. 20 வரை வருவாய் கூடுதலாக வரும். ஆகவே நிச்சயமாக அமைச்சர் அவர்கள் இதை உடனடியாகக் கவனித்து அவன செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இது முக்கியமானதொரு பிரச்சனை.

அடுத்து, டெப்போக்கள் இருக்கின்றன. அங்கெல்லாம் போதுமான அளவிற்கு மெக்கானிக்ஸ், ஃபிட்டர்கள் இவர்களைப் போட வேண்டும். அதேபோல் வண்டிகள் ஸ்டான்டிங்கு வந்து நிற்கும் போது அவற்றைத் துடைப்பதற்கு க்ளீனர்களைப் போடவேண்டும். அப்படி சுத்தமாக, தனிப்பட்டவர்கள் வைத்திருப்பதைப் போன்று வைத்திருந்தால்தான் அரசாங்கத்திற்கு அதிக வருவாய் கிடைக்கும். இதையும் கவனிக்கவேண்டும்.

அடுத்து, ஒருசில முதலாளிகள் மற்றவர்களின் பேர்களில் வண்டிகளை வைத்துக்கொண்டு, பிளூமியாக அதன்மூலம் லாபம் பெற்று வருகிறார்கள். அவற்றையெல்லாம் ஸி.ஐ.டி. மூலம் நன்கு பரிசீலனை செய்து பார்த்து, ஒருவர் எவ்வளவு வண்டிகள் வைத்திருக்கிறார்கள், யார் யார் பேரில் வைத்திருக்கிறார்கள் என்று பார்ப்பார்களேயானால் இப்படிதுச்சட்டத்தினால் அரசுக்கு நல்ல வருவாய் கிடைக்கும் ஒருசூழ்நிலை ஏற்படும். பத்து வண்டிகளுக்கு மேல் வைத்துக் கொள்ளக் கூடாது என்று அரசாங்கம் புதிதாக ஒரு சட்டத்தைக் கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள்.

[திரு. எஸ். முருகையன்]

[1971 ஜூலை 21]

எதிர்க்கட்சித் தரப்பில் இருக்கும் காங்கிரஸ்காரர்கள் 50 பஸ்வைத்து இருப்பவர்களிடமிருந்து அத்தனை பஸ்களையும் எடுத்துக் கொள்கிறீர்களே, அவர்களுக்கு 10 பஸ்களாவது கொடுக்கக்கூடாதா என்று சொன்னார்கள். அவர்களுக்குப் பரிவு காட்டி 10 பஸ் கொடுக்கும் சூழ்நிலை இருக்குமானால், அந்தக் கம்பெனியில் 4-5 பேர் பங்குதாரர்களாக இருப்பார்கள். அந்த 4-5 பங்குதாரர்களுக்கும் ஆளுக்கு பத்து பஸ் கொடுக்கவேண்டி வரும். அப்புறம் அரசாங்கம் எடுப்பதற்கு பஸ்கள் இருக்காது. இப்படி அந்த 50 பஸ்களையும் அவர்களிடத்திலேயே திரும்பத் தருவதற்காகத்தான் காங்கிரஸ்காரர்கள், முன்பு ஆட்சியில் இருந்த காங்கிரஸ்காரர்கள், மறைமுகமாக அவர்களுக்கு லாபம் தேடித் தரும் வகையில் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதை ஒப்புக்கொள்ளாமல் அரசாங்கம் சட்டம் எப்படி போட்டு இருக்கிறதோ அதுமாதிரி 50 பஸ்ஸையும் அரசாங்கமே எடுத்துக் கொள்ளவேண்டுமென்று சொல்லி, பஸ்துறையிலே அதிகமான லாபத்தை அடைவதற்கு என்னென்ன வழிகள், நடவடிக்கைகள் எடுக்க வேண்டுமோ அவற்றை நல்ல முறையில் எடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, அமைச்சரவர்கள் நடப்பு 3 மாத காலத்திலேயே 10 சதவிகிதம் வருவாயை உயர்த்தி இருக்கிறார்கள். இன்னும் 6 மாதத்திலே இன்னும் 10 சதவிகிதம், 20 சதவிகிதம் என்று நல்ல முறையில் உயர்த்தவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, என் உரையை முடிக்கிறேன். வணக்கம்.

* திரு. ஜே. ஜேம்ஸ் : துணைத் தலைவரவர்களே, இந்த மான்யத்தின் மீது என் கட்சியின் சார்பில் தரப்பட்டுள்ள வெட்டுத் தீர்மானத்தை ஒட்டி சில கருத்துக்களைக் கூற விரும்புகிறேன்.

நல்ல தகுதி படைத்த ஒரு அமைச்சரை இந்த இலாக்காவுக்கு அமைச்சராக ஏற்படுத்தி இருப்பதைப் பார்க்கிறபோது மகிழ்ச்சி அடைகிறோம். நிச்சயமாக இந்த இலாகா நல்ல முறையில் செயல்படுவதற்கு அது ஒரு காரணமாக இருக்கும் என்பதில் ஐயப்பாடு இல்லை. இருந்தாலும், எத்தனை நிபுணர் ஆனாலும் கூட இந்த இலாகா இருக்கிற நிலைமையைப் பார்க்கிறபோது அனைச் சரிப்படுத்த முடியுமா என்பது கொஞ்சம் வியப்பை உண்டாக்கக்கூடிய நிலையில் இருக்கிறது.

நாம் இதற்கு 20 கோடி ரூபாய் மூலதனம் செய்து இருக்கிறோம். அந்த 20 கோடி ரூபாய் கள்ள நானயமாக, கள்ள நோட்டாக கொடுத்து வந்தது அல்ல, ஏழை எளிய மக்களின் வரிப் பணத்தை எடுத்துத்தான் இந்த இலாகாவில் முதலீடு செய்து இருக்கிறோம். ஆண்டுதோறும் இது நஷ்டத்தில் ஓடிக்கொண்டிருக்கிறது என்று சொன்னால், அதை மறுபரிசீலனை செய்ய வேண்டும். இது எப்போதுமே இப்படி நஷ்டத்தில் ஓடியது அல்ல. 1964-ம் ஆண்டு வரையிலும் லாபத்தில்தான் செயல்பட்டுக்கொண்டுவந்தது. திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் பொறுப்பேற்றுக்கொண்ட

1971 சூலை 21]

[திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்]

பிறகுதான் ஆண்டுதோறும் வளர்பிறை போல் அந்த நஷ்டக் கணக்கு கூடிக்கொண்டு வருகிறது என்று சொன்னால் அதற்குக் காரணம் என்ன, அதன் ரகசியம் என்ன என்பதைப் சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும்.

இன்று பொறுப்பு ஏற்றுக்கொண்டு இருக்கும் அமைச்சருக்கு முன்பு ஒரு அமைச்சர் இருந்தார்கள்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : துணைத் தலைவரவர்களே, அவர்கள் ஒரு குறிப்பிட்ட காலத்திலே லாபம் இருந்ததாகவும், அதற்குப் பிறகு கழகம் பொறுப்பு ஏற்றதற்குப் பின்னால் நஷ்டம் வளர்பிறை போல் வளர்ந்து வருவதாக எடுத்துச் சொன்னார்கள். 1967 வரை இருந்த ஆட்சி வளர்பிறை மூலம் ரூ. 61 லட்சத்திற்கு நஷ்டக் கணக்கை கொண்டு வந்தார்கள். இது ரெவின்யூ கணக்கில் இருக்கிறது. அதற்குப் பிறகு மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் அந்தத் துறையை நிர்வகித்து வந்த போது அந்த நஷ்டக்கணக்கு ரூ. 23 லட்சத்திற்கு குறைந்து இருக்கிறது. ஆகவே, அது கொட்டிந்து வளர்பிறை என்று சொல்வது பொருத்தமானதாகாது என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ் : துணைத் தலைவரவர்களே, கொடுக்கப் பட்டிருக்கிற இந்த ஆய்வுரையில் 1970-ல் ரூ. 83 லட்சம் நஷ்டக் கணக்கு காட்டப்பட்டிருக்கிறது. 1970-ல் 83 லட்சம் ரூபாய் என்றால், 1969, 68, 67-ல் நஷ்டம் தானே இருந்து இருக்கவேண்டும். 1971-ல் இது இன்னும் வளர்ந்து கொண்டு போகும் நிலைமை இருக்கிறது. மாண்புமிகு அமைச்சர் ஒரு நிபுணர், அதற்கு முன்பு அமைச்சராக இருந்தவர்கள் அன்று சட்டமன்றத்தில் ஒரு வாக்குறுதி கொடுத்தார்கள், அடுத்த ஆண்டில் ரூ. 2 கோடி லாபத்தை இந்தத் துறையில் காட்டுவேன் என்று சொன்னார்கள். அதை நிறைவேற்ற முடியாத காரணத்தால்தான் அந்த அமைச்சர் அந்த இலாகாவை விட்டுப் போய் விட்டார் என்று கருதுகிறேன். யார் அமைச்சராக இருந்தாலும், எத்தகைய நிபுணர் இருந்தாலும், இன்று இருக்கும் அந்த நஷ்டத்தைக் குறைக்கும் வகையில் நடவடிக்கைகள் எடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இந்த நஷ்டக்கணக்கு வருவதற்கு அமைச்சர் கூறுகிற காரணம், தொழிலாளர்களுக்கு அதிகமான படிிகள் கொடுத்ததாலும், ஏதோ ஒரு குழு கொடுத்த பரிந்துரை களின் காரணமாக அதிக நஷ்டம் ஏற்பட்டது என்றும் குறிப்பிடப் பட்டிருக்கிறது. அது மட்டுமல்ல காரணம். அதுவும் ஒரு காரணமாக இருக்கும். இன்னும் பல்வேறு காரணங்கள் இருக்கும். அதற்கான காரணத்தை அரசு சிந்திக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இந்த இலாக்காவில் பழுதுபட்ட சாமான்களை விற்பதற்காக ஒரு குழு அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது. இதுபோன்று இந்த இலாகாவுக்கு லட்சக்கணக்கில் மாற்றுப் பொருள்கள் வாங்க

[திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்]

[1971 சூலை 21]

வேண்டியிருப்பதால், அப்படி வாங்குவதற்கு எல்லாக் கட்சி அங்கத் தினர்களையும் கொண்ட ஒரு கமிட்டி அமைக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஒருவேளை அந்த முறையில் ஒழுங்கினம் நடைபெற்றுக் கொண்டு இருக்கிறது என்று சொன்னால், அது தவிர்க்கப்பட நம்மால் முடியும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இந்த இலாக்காவின் நிர்வாகத்தில் பார்த்தால் மேல் அதிகாரிகள் அதிகமான அளவில் இருக்கிறார்கள். அந்த நிர்வாகத்திற்கு இத்தனை அதிகாரிகள் தேவைதானா என்று சிந்திக்கவேண்டும். எங்கள் மாவட்டத்தை எடுத்துக் கொண்டால் அந்த இலாகா பெரிய இலாகாவாகச் செயல்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறது. ஒரு டி.டி.எஸ். தான் அங்கே சில ஆண்டுகளாக வேலையில் இருந்தார்கள். அந்த ஒரு டி.டி.எஸ். இருந்த இடத்தில் இன்று ஜாயின்ட் டைரக்டர், டெபுடி டைரக்டர், அசிஸ்டென்ட் டைரக்டர் இருக்கிறார்கள். இப்படிப்பட்ட அதிகாரிகள் இருப்பதால்தான் அதிக நஷ்டம் ஏற்படுகிறது. இன்று சென்னையை எடுத்துக் கொண்டால் பல்வேறு ஜாயின்ட் டைரக்டர்கள், டெபுடி டைரக்டர்கள், அசிஸ்டென்ட் டைரக்டர்கள், இன்ஜினீயர்கள் இருக்கிறார்கள். இதனால் செலவு அதிகமாகிறது. இது தேவைதானா என்று அரசு சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும். ஆகவே, நல்லமுறையில் அதைப் பரிசீலனை செய்து செலவைக் குறைக்கவில்லை என்று சொன்னால் நிச்சயமாக அது இன்னும் நஷ்டத்தில்தான் போய்க்கொண்டு இருக்கும் என்று சொல்லிக்கொள்கிறேன். பேருந்துகளை நாட்டுடமை ஆக்கும் கொள்கையை சரிவர நடைமுறைக்குக் கொண்டு வர முடியாமல் போகும். அதோடு அது மக்களை ஏமாற்றும் அளவுக்குப் போய்விடும் என்று கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இந்த இலாகா மிகவும் மோசமான நிலையில் இன்று நடைபெற்றுக்கொண்டு இருக்கிறது. மக்களுக்கு அதிகமான சேவைகளைச் செய்யவில்லை என்று ஆளும் கட்சியைச் சார்ந்தவர்களே கூட குறை சொன்னார்கள். இன்று அதிகமான பிரேக்டவுன் ஆகிறது என்று சொன்னால், நிச்சயமாக பணிமனைகள் சரிவர செயல்படவில்லை என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் ஒழுங்காக வாங்குவது இல்லை என்று சொல்கிறார்கள். தேவைக்கேற்ற ஊழியர்கள் ஒர்க்ஷாப்பில் இல்லை என்று சொல்கிறார்கள். அதனால் ஒழுங்கான முறையில் வண்டிகள் பழுதுபார்க்கப்படுகிறது இல்லை என்று சொல்கிறார்கள். படித்த இன்ஜினீயர்களை நியமித்து செய்யவேண்டிய வேலையைச் செய்யாமல் இப்போது பேஞ்ச் பிட்டர்கள், க்ளீனர்கள் போன்றவர்களை வைத்து பழுதுபார்ப்பு வேலை செய்வதால், அந்த வேலைகள் சிறந்தமுறையில் நடைபெறவில்லை என்று கருதுகிறேன். ஆகவேதான், ஆக்சிடெண்ட், பிரேக்டவுன் சாதாரணமாக ஏற்படுகிறது. அரசாங்கம் இதைப் பரிசீலிக்கவேண்டும். இப்போது நம் மாநிலத்தில் பட்டம் பெற்ற இன்ஜினீயர்கள் இருக்கிறார்கள். அவர்களை இந்த இலாகாவில் நியமித்து ஒர்க் ஷாப்பில் போட்டு,

1971 சூலை 21]

[திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்]

நல்லமுறையில் நடத்தலாம். அதனால் ஆக்சிடெண்ட், பிரேக் டவுன் இவற்றைக் குறைக்கலாம் என்று சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

டைம் அண்டு மோஷன் ஸ்டடி என்று ஒரு ஏற்பாடு இருக்கிறது. அந்தப் பிரிவின் பரிந்துரைகளின் அடிப்படையில் பழுது பார்க்கும் வேலைகளை நிறைவேற்றினால் நிச்சயமாக பல முனைகளில் நமக்கு லாபம் ஏற்படும் என்பதை அமைச்சர் இன்ஜினியர் அவர்களுக்கு கூறிக்கொள்கிறேன். இன்னொரு குறை கூறினார்கள். சாதாரணமாக நம் பஸ்களை விடுவதற்குப் போதுமான ஷெட்சன் இல்லை. ரோடுகளில் விட்டு விடுகிறார்கள். அனாதை மாடுகள் ரோடுகளில் திரிவது போல் இந்த பஸ்களும் இரவுவேளைகளில் நடு ரோட்டில் நிறுத்தப்பட்டு இருக்கின்றன. இதைப் பார்த்துக் கொள்வதற்கு ஆட்கள் கிடையாது. களவு சர்வசாதாரணமாக நடைபெறுகிறது. அதன் காரணமாக மிகுந்த நஷ்டம் ஏற்படுகிறது என்றும் கூறுகிறேன். இன்னும் ஆக்சிடெண்டுகளைப் பற்றி அமைச்சரவர்கள் கொடுத்திருக்கும் அறிக்கையில் சாதாரணமாக ஒரு ஆக்ஸிடெண்ட் ரிப்போர்ட் கொடுக்கப்படும். ஆனால் இந்த அறிக்கையில் அப்படிப்பட்ட ரிப்போர்ட் கொடுக்கப்படவில்லை. காரணம் என்ன என்று புரியவில்லை. ஒருவேளை கணக்கில் சொல்லக் கூடாத அளவுக்கு இருந்து அதை எவ்வாறு கொடுப்பது என்று நினைத்தார்களோ என்னவோ. சில மாதங்களுக்கு முன்பாகக் கூட நீதிமன்றத்திலே ஒரு தீர்ப்பு வந்தது. நான்கு மாதங்களாக ஃபிட்டஸ் சர்ட்டிபிகேட் இல்லாமலேயே ஒரு ஸ்டேட் ட்ரான்ஸ் போர்ட் வண்டி ஓடிக்கொண்டிருந்தது. அந்த வண்டியில் அகப்பட்டு ஒரு பெண்பணி இறந்ததாகவும், ஹைகோர்ட்டுக்கு கேஸ் போய், ஒரு தீர்ப்புகொடுத்து, அதில் சில ஆப்ஸர்வேஷன்களும் இருந்தன என்பதையும் நினைவுப்படுத்த விரும்புகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, இந்த இலாகாவில் பணியாற்றும் தொழிலாளிகளைப் பற்றி ஒரு சில வார்த்தைகள் கூற விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : நேரம் ஆகிறது. நாங்கள் 10 நிமிடங்களுக்கு மேல் பேசுகிறீர்கள்.

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ் : இப்படிச் சொன்னால் எப்படி? ஒரு மினிட் கொடுங்கள். அன்று ஒரு பில்லில் பேசும்போது குறிப்பிட்டேன், எக்ஸ்-சர்வீஸ்மென் கூட்டுறவுச் சங்கம் தங்கள் ட்ரைவர்களுக்கும், கண்டக்டர்களுக்கும் கொடுக்கும் சம்பளம், டி.வி.எஸ். நிறுவனத்தில் கொடுக்கும் சம்பளம் அதிகமாக இருக்கிறது. இருந்தும் அந்த நிறுவனங்கள் லாபத்தில்தான் ஓடுகின்றன. நம்முடைய ட்ரைவர்கள், கண்டக்டர்கள் இவர்களுக்கும் அதிகமான சம்பளத்தைக் கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

தண்பர் முருகையன் காங்கிரஸ் ஆட்சிக்காலத்தில் 120 மைல் அளவில் கூட தேசியம் ஆக்கமுடியவில்லை, நாங்கள் இதையாவது செய்திருக்கிறோம் என்று குறிப்பிட்டார்கள். 75 மைல் அளவில்

[திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்]

[1971 சூலை 21]

உள்ள ரூட்களை எடுத்து விட்டு, இன்றைக்கு 400, 500 மைல் நேரமுள்ள ரூட்களை ஆம்னி பஸ்களுக்கு கொடுத்திருக்கிறோம். தனியார் நிறுவனத்திற்குக் கொடுத்திருக்கிறோம். இதனால் எவ்வளவு லாபம் வருகிறது என்பதைப் பார்க்கவேண்டும். இதுவும் அமைச்சருக்குத் தெரியும். இந்த ஆம்னிபஸ் ரூட்களை நிறுத்திவிட்டு, அவசியமானால், சர்க்காரிலேயே இரவு நேரங்களில் அரசாங்கமே பஸ்ஸை ஓட்டினால், பெரும் லாபமும் வரும், மக்களுக்கு சௌகரியமாகவும் இருக்கும்.

கடைசியாக இந்த நிர்வாகத்தில் அரசியல் தலையீடு இருப்பதை அகற்ற வேண்டும் என்பதை அமைச்சர் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன். இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் ஒரு மனுவை அமைச்சருடைய கவனத்திற்குக் கொண்டு வந்து, சொல்ல விரும்புகிறேன். நாகர் கோவில் வட்டச் செயலாளர் சீப் செகரடரிக்கு ஒரு மனு கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதில் கூறியிருப்பது,

“The Government staff, who are natives of Kanyakumari district working in various offices worked for the Congress in the recent election and they had then supported Thiru Kamaraj Nadar. They must be transferred from this district to various other districts . . .

MR. DEPUTY SPEAKER: I am not permitting you to read from the letter. That person is not in this House.

THIRU J. JAMES: I am placing this letter to the Hon. Minister. I take full responsibility for the statement I am making.

MR. DEPUTY SPEAKER: The hon. Member should have taken my permission beforehand.

THIRU J. JAMES: I now seek your permission. I take responsibility for this letter.

THIRU R. PONNAPPA NADAR: This document is in the possession of Government. A copy has been obtained by the hon. Member and he takes full responsibility to substantiate what he says. What is the legal flaw in this?

THIRU J. JAMES: I take responsibility.

THIRU M. A. LATHEEF: The Chair has given its ruling that it would not permit the reading of the letter. After the ruling by the Chair, the hon. Member has no business to read the contents of the letter, which has not been forwarded to the Hon. Speaker. I strongly object to the hon. Member reading it.

MR. DEPUTY SPEAKER: The hon. Member should have taken my prior permission.

1971 சூலை 21]

THIRU J. JAMES : I seek your permission now and I take the responsibility. It goes on like this:—

“ If the Government takes serious steps in this regard, Kanyakumari district will become a D.M.K. front for the next election. ” . . .

MR. DEPUTY SPEAKER : I don't allow you to read.

THIRU N. GANAPATHY : The hon. Member should not be permitted to read the document. The Chair has not permitted it. How can he go on reading ?

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ் : இந்தப் பத்திரி ஒரு மனுவைக் கொடுத்ததின் அடிப்படையில் பல்வேறு அதிகாரிகள் அங்கிருந்து மாற்றப் பட்டிருக்கிறார்கள். ஒரு பெண்மணி, ஆர்.டி.ஓ. ஆபீசில் பணியாற்றி வந்தவர் மெட்ரானிடி லீவில் இருந்து வந்ததும், நாகர் கோவிலிலிருந்து இந்தக் கடிதத்தின் அடிப்படையில் சேலம் மாவட்டத்திற்கு மாற்றப்பட்டிருக்கிறார்கள் என்பதை கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன். இந்த வகையில் இருக்கும் அரசியல் தலையீட்டைத் தவிர்க்க வேண்டும் . . .

(வேறு உறுப்பினர் அழைக்கப்பட்டார்)

* திரு. சு. துரைசாமி : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டுவிந்துள்ள மானியக் கோரிக்கையை ஆதரித்து என் கருத்துக்களைத் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

இந்த மன்றத்திலே 1967-க்கு பின் அமைந்த அரசு, நாட்டு மக்கள் மத்தியில் இருக்கும் நம்பிக்கை காரணமாக ஏழை மக்களின் நன்மைக்காக சமதர்மக் கொள்கையின் அடிப்படையில் 75 மைலுக்குமேல் உள்ள வழிந்தடங்களை நாட்டுடமை ஆக்கும் காரியத்தைச் செய்தது. 1967-ம் ஆண்டு இந்த மன்றத்திலே அதைச் செய்தோம். ஆளும் பொறுப்பை நாம் மார்ச்சு மாதம் ஏற்றுக் கொண்டோம். அடுத்த கூட்டத்திலேயே நாட்டுடமையாகும் காரியம் நம் அரசால் செயல்படுத்தப்பட்டது. இப்பொழுது 50-க்கு மேல் உள்ள பஸ்களை நாட்டுடமை ஆக்கும் காரியத்தையும், தனிப்பட்ட ஒருவருக்கு 10 பஸ்தடங்களுக்கு மேல் இருக்கக் கூடாது என்றும் சமதர்மக் கொள்கையை நடைமுறைப்படுத்தி யிருக்கிறோம். இந்த அரசின் இந்தக் காரியங்களை நாட்டு ஏழை மக்கள் வரவேற்கிறார்கள் என்பதை இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அதே நேரத்தில் இந்த நாட்டிலே சமதர்ம லட்சியத்தைச் சொண்டுவாப்போகிறோம் என்று சொன்னாலும், 1943-ம் ஆண்டில் நாட்டுடமை ஆக்கும் சட்டத்தைக் கொண்டுவந்தாலும், 1953-ம் ஆண்டில் சென்னை நகரத்தை அடுத்து ஆவடிபில் காங்கிரஸ் கட்சி மாநாட்டில் சமதர்மக் கொள்கையை நடைமுறைக்குக் கொண்டு வந்தால் என்கே முதலாளி வர்க்கத்தின் ஆதரவு போய்விடுமோ

[திரு. ச. துரைசாமி]

[1971 சூலை 21]

என்று அஞ்சி, மாதிரி சமதர்ம லட்சியத்தைக் கொண்டு வருகிறோம் என்று சொல்லிவிட்டு, அப்படிப்பட்ட கருத்தை 1953-ல் தெரிவித்தாலும், 1959-ம் ஆண்டில்தான் தமிழ்நாட்டில் பேருந்துகளை நடத்த நடைமுறைக்குக் கொண்டு வந்தார்கள். ஆனால் நம் கழகம் 1967-ல் பொறுப்பேற்று, 1967-லேயே நாட்டுடமைக் கொள்கையை நடைமுறைப்படுத்தியது. அதேபோல் 50-க்கு மேல் உள்ளவைகளையும் நாட்டுடமை ஆக்குவது என்று செய்திருக்கிறது. இப்படிப் படிப்படியாக விரைவில் செய்திருப்பதைப் பார்க்கிறோம். 1947-லே விடுதலை கிடைத்து, 1948-லே சட்டம் கொண்டு வந்து, 59-லே நடைமுறைப்படுத்தியது இதற்கு முன்னால் இருந்த அரசு. அவர்களுடைய சமதர்மக் கொள்கைக்கும், நம் கழக சமதர்மக் கொள்கைக்கும் இருக்கும் வேறுபாடு என்ன என்பதைப் புரிந்து கொள்ளமுடியும்.

பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த மன்றத்திற்கு ஒரு கருத்தைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். 1967-க்குப் பிறகு, இந்தத் தேதி வரையில் அரசாங்க பஸ்ஸானாலும் சரி, தனியார் பஸ்ஸானாலும் சரி, பயணிகளுடைய பஸ் கட்டணம் உயர்த்தப்படவில்லை என்பதை இந்த மன்றத்திற்குத் தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். 1967-க்குப் பிறகு மசல் விலை ஏறியிருக்கிறது; வண்டிக்குத் தேவையான உறுப்புகளின் விலை ஏறியிருக்கிறது. இருந்தாலும், ஏழை மக்கள் பாதிக்கப்படக்கூடாது என்ற அளவில் பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்தாமல் காத்த இந்த அரசைப் பார்த்து நாம் பெருமைப்படுகிறோம்.

அதுமட்டுமல்ல, பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, உங்கள் மூலமாக ஒரு கருத்தைக் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். ரெயில்வேயை எடுத்துக் கொண்டாலும் எக்ஸ்பிரஸ் ரெயிலில் வாங்கும் கட்டணத்தைவிட நம்முடைய எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்ஸில் குறைந்த கட்டணமே வாங்கப்படுகிறது. இது ஏழை மக்களுக்கு உதவியாக இருக்கும் ஒரு நல்ல காரியம் என்பதை இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் கூறிக் கொள்ள விரும்புகிறேன். உதாரணத்திற்குச் சொல்ல வேண்டுமானால், எங்கள் ஊர் திருப்பூரிலிருந்து கோயம்புத்தூருக்கு 1967-க்கு முன்பு கட்டணம் ரூ. 1.65 கனியார் பஸ்ஸில். இன்றைக்கு அதே வழிக்கு ரூ. 1.50 தான் கொடுக்கிறோம். இந்த நான்கு ஆண்டுகளாக. இவையெல்லாம் ஏழை மக்கள் வைத்திருக்கும் நம்பிக்கையில் இந்த அரசு செய்யும் காரியங்கள் என்பதைக் கண்டு பெருமைப்படுகிறோம்.

இந்தப் போக்குவரத்துத் துறையைப்பொறுத்தவரையில், இப்பொழுது இருக்கும் இந்த நிறுவனத்தை, 4, 5 பிரிவுகளாகப் பிரித்து, கோயம்புத்தூர் மதுரை, சென்னை என்ற முறையில் பிரிக்கப்பட்டு, ஒவ்வொரு பிரிவும் லாபகரமாக ஓடும் முறையில் முயற்சி செய்ய வேண்டும் என்றும், அதற்கான நடவடிக்கைகளை அரசு எடுக்க வேண்டும் என்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

1971 சூலை 21]

[திரு. சு. துரைசாமி]

இதுமட்டுமின்றி டொது மக்களின் கோரிக்கைக்கு எப்படி செவி சாயத்து நடவடிக்கை எடுக்கப்படுகின்றது என்பதை எடுத்துக் காட்ட ஒன்றைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். அண்மையில் கோவை—திருச்சி செல்லும் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள் திருப்பூர் வழியாக விடப் பட வேண்டும் என்ற மக்களின் நீண்ட நாள் விருப்பத்தை நிறைவேற்றும் வகையில் 1970-ஆம் ஆண்டு இறுதியிலோ அல்லது 1971 ஆம் ஆண்டு ஆரம்பத்திலோ கோவை—திருச்சி பஸ்கள் திருப்பூர் வழியாக ஓட்டப்பட வேண்டும் என்று உத்தரவு பிறப்பிக்கப் பட்டது. ஆனாலும் அங்காரத்திலுள்ள நிர்வாகஸ்தர்களுடைய துணையோடு, 'அரசாங்க பஸ்கள் தங்கள் தடங்களின் வழியே சென்றால் தங்களுடைய இலாபம் குறைந்துவிடும்' என்ற நோக்கத்தில் சில தனியார் பேருந்து நிறுவனங்கள் இதில் தலையிட்டு இதைச் செயலாக்காத வகையில் கட்டுப்படுத்திக்கொண்டு வருகின்றார்கள். இப்படிச் சூந்தகம் செய்பவர்கள் யார் என்று கண்டுபிடிக்கப்பட்டு திருத்தப்பட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இதேபோல தொழிலாளர்களின் நலனில் மிகுந்த அக்கரை கொண்ட அரசாக இருப்பதால், போக்குவரத்துத்துறை தொழிலாளர்களின் பல கோரிக்கைகள் அவ்வப்போழுது பரிசீலிக்கப் பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டிருக்கின்றன. புதிய கோரிக்கைகளை ஏற்றுக்கொண்டதன் காரணமாக ரூ. 81 லட்சம் கூடுதலாக ஊதியங்கள் வகையில் செலவுயித்து வருகின்றார்கள். சுமார் 18 ஆயிரம் தொழிலாளர்கள் கூடுதலாக ரூ. 81 லட்சம் ஊதியம் பெறுகின்றார்கள் என்றால் இது பெருமைப்படத்தக்க ஒன்றாகும். மேலும் தொழிலாளர்களின் குடியிருப்புத் தேவைகளை இந்த அரசு அனுதாபத்தோடு கவனித்து வருகின்றது. போக்குவரத்துத்துறை ஊழியர்களுக்கு ஊக்கம் அளிக்கத்தக்க வகையில் வசூலைப்பொறுத்து ஊக்கப் போளஸ் அளிக்கப்பட வேண்டும் என்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன். இதைச் சொல்லும் நேரத்தில் இன்னொரு வேண்டுகோளையும் விடுக்க விரும்புகிறேன். தமிழகத்தில் டி.பி. எஸ். ஏ.பி.டி. போன்ற நிறுவனங்கள் பெரும் எண்ணிக்கையில் லாபிகளை வைத்துக்கொண்டு பார்ஸல் வர்விறை நடத்திக்கொண்டிருக்கின்றார்கள். இவற்றையெல்லாம் நாட்டுடமையாக்க வேண்டும் என்று தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

அடுத்து தமிழகத்தின் தலைநகரான சென்னையைச் சுற்றியுள்ள 10 அல்லது 16 மைல் தூரத்தில் பரவியிருக்கும் மக்கள் சுலபமாக மின்சார ரயில்களிலும் மற்ற மற்ற பஸ்களிலும் வரவழிகின்றது. ஆனால் கோவை போலுள்ள பெரிய நகரங்களில் காலையிலும் மாலை யிலும் ஒரு குறிப்பிட்ட நேரத்தில் நெரிசல் காரணமாக மாணவர்களும், பெண்களும், தொழிலாளர்களும் மிகவும் கஷ்டத்திற்குள்ளாகின்றார்கள். எனவே மாணவர்களுக்காகவும் பெண்களுக்காகவும் காலை 6 விருந்து 7 மணி வரையிலும் மாலை 4 விருந்து 5 மணி வரையிலும் தனியார் துறையில் பஸ்களை நடத்துகின்றவர்கள் அந் நகரங்களிலே மேலும் கூடுதலாக பஸ்களை விடுவதற்கு முயற்சி

[திரு. ச. துரைசாமி]

[1971 ஜூலை 21]

எடுத்துக்கொள்ளுவதற்கான நடவடிக்கை எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு, இக்கோரிக்கையின் மீது பேச வாய்ப்பினை அளித்தமைக்காக நன்றி தெரிவித்து முடித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

* திரு. டி. கணபதி : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, இந்த மான்யத்தை வரவேற்று இரண்டொரு கருத்துக்களை இப்பேரவையின் முன் வைக்க விரும்புகிறேன்.

இன்றைக்கு நமது மாநிலத்தில் உள்ள போக்குவரத்து மேலும் மேலும் மேம்பாடடையத்தக்க நடவடிக்கைகள் மூன்று இருக்கின்றன. ஒன்று, புதிய வழித்தடங்களுக்கு அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்கப்படுவது ; உள்ள வழித்தடங்களுக்குக் கூடுதலாக அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்கப்படுவது. இரண்டாவது, பேருந்துகளின் தடவைகளைக் கூட்டுதல் ; அடுத்து பேருந்துகளில் உள்ள பயணிகளின் எண்ணிக்கையை அதிகப்படுத்துவது. மூன்றாவது, புதிய வழித்தடங்களுக்கான அனுமதிச் சீட்டுகளை தாராளமாக வழங்குவது. இவற்றை நிறைவேற்றி வருவதன் காரணமாக பெருமளவிற்கு மக்கள் பலனடைந்து இருக்கின்றார்கள். இதற்காக நாட்டிலே அனைவருமே இந்த அரசுக்கு நன்றி செலுத்தக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றார்கள். எனவே இதற்காக அமைச்சரவையைப் பாராட்டிக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றேன். முன்பெல்லாம் கன்னியா குமரியிலிருந்து நாகர்க்கோவிலுக்கு வருகின்றவர்களும் அங்கிருந்து திருநெல்வேலி வருகின்றவர்களும் வழிநெடுக பஸ்களுக்காக மணிக்கணக்காகவும், நாட்கணக்காகவும் காத்துக் கொண்டு நிற்கும் ஒரு அவல நிலை இருந்தது.

அண்மையில் கடந்த ஜூனில் மாண்புமிகு அமைச்சர் வந்த பொழுது இதனை முறைபிட்டுமே இதையறிந்த நமது மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் உடனேயே அத்து நிலை ஓடும் ஒவ்வொரு பேருந்தும் கூடுதலாக ஒரு முறை ஓடவேண்டும் என்று உத்தரவிட்டதன் காரணமாக இம்முறையில் மக்கள் பட்டுத் தொல்லைகள் ஓய்ந்தன. சில தடவைகளை ஏர்வாடி வழியாக விடுவது அவசரம். அம்மக்களின் சார்பிலே நன்றியையும் பாராட்டுதல் சகாயும் மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்களுக்கும், மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கும் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து கன்னியாகுமரிக் கிளையில் உள்ள நாகர்க்கோவில் பேருந்து நிலையத்தில் தினமும் மக்கள் அபரிசுக்கணக்கில் காத்திருந்து தங்கள் தங்கள் இடங்களுக்குப் போய்ச்சேருகின்றார்கள். ஆனால் இவர்கள் டிக்கெட்டு வாங்கும் கௌண்டரில் நீண்ட நெடு நேரம் காத்திருக்க வேண்டிய நேரத்தில் மேலே மின் விசிறி இல்லாத காரணத்தினால் பெரிதும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். உள்ளே அமர்ந்திருக்கும் இரண்டொரு கண்டக்டர்களுக்கு மின்விசிறிகள் இருக்கின்றன. ஆனால் பொது மக்களுக்கு இல்லை. எனவே

1971 சூலை 21]

[திரு. டி. கணபதி]

பயனிகளுக்கு உதவும் வகையில் அங்கே நான்கைந்து மின்விசிறிகளையாவது அமைக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அதுபோன்றே நாகர்கோவிலில் உள்ள பேருந்து நிலையத்திலுள்ள கக்கூஸ் வசதி மிகமிகக்கேவலமாக சுகாதாரமற்ற முறையில் இருக்கிறது. இதை நல்லமுறையில் அமைத்துத்தரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

அடுத்து நாகர்கோவிலிலிருந்து குறிப்பாக கன்னியாகுமரியிலிருந்து திருச்செந்தூருக்கு நேரடியாக இட்டமொழி, வள்ளியூர், சாத்தான்குளம், காயாமொழி வழியாகவும் இன்னும் ஒன்று கன்னியாகுமரியிலிருந்து உவரி வழியாக திருச்செந்தூருக்கும் ஆக இரண்டு பேருந்துகள் விட்டால் உதவிகரமாக இருக்கும். வருவாயும் பெருகும். மக்களுக்கும் வசதியாக இருக்கும். நாகர்கோவிலிலிருந்து கோலப்பள்ளத்துக்கு புதிய பஸ் தடம் திறக்கவேண்டும்.

இதேபோல கன்னியாகுமரியிலிருந்து, நாகர்கோவிலிலிருந்து குற்றாலத்திற்கு நேரிடையாக ஒரு பஸ் விடவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

மேலும் கன்னியாகுமரி வட்டத்தில் மாணவர்களுக்கு பாஸ் வசதியைச் செய்துகொடுத்திருக்கின்றார்கள். இதை நெல்லை மாவட்டத்திலுள்ள இராத்தாபுரம், நாங்குநேரி தொகுதியிலுள்ள செட்டிக்குளம், கன்னங்குளம், ஆவரைகுளம், வள்ளியூர், பணகுடி போன்ற கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தைச் சார்ந்துள்ள பகுதிகளிலுள்ள மாணவர்களுக்கும் விஸ்தரித்திருந்தார்கள். அவர்களுக்கு வசதியாக இருந்தது. ஆனால் இந்த வசதியைச் சென்ற ஆண்டு நிறுத்திவிட்டார்கள். இச்சலுகை மீண்டும் அளிக்கப்படவேண்டும். கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தையொட்டிய பத்துமைல் பகுதியிலுள்ளவர்களுக்கு மாணவர்களுக்கு விஸ்தரிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

அடுத்து லாப நஷ்டத்தையொட்டிய கணக்கைப் பார்த்தால் கன்னியாகுமரிப் பகுதியில் 1969-70 ல் ரூ. 2,44,000 லாபம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் 1970-71 ல் ரூ. 10,17,000 நஷ்டம் ஏற்பட்டிருப்பதாகச் சொல்லப்படுகிறது. ஏன் இப்படி நஷ்டம் ஏற்பட்டதென்பதைக் கண்டறிய வேண்டும். நஷ்டத்திற்கு என்ன காரணம் என்று கண்டறிய வேண்டும். யாரோ ஒருவரை மாற்றிவிட்டதால் நஷ்டம் என்று சொல்லுவது சரியாக இருக்க முடியாது. மசல் எண்ணை விலை கூடுதல். அதிக சம்பளப் பட்டுவாடாக்கள் போன்ற காரணத்தினால் செலவினங்கள் கூடுதலாகியிருக்கிறது என்று சொல்லப்படுகிறது. ஆனாலும் நான் ஒன்றைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். சென்னைப் பிராந்தியத்திலும் இப்படி ஆண்டுக்கு ஆண்டு, 1970-71-இல் ரூ. 75 லட்சம் நஷ்டம் ஏற்பட்டதாகத்தான் சொல்லப்படுகிறது. சென்னை நகரில் ஓடும் பிரிவையும் நீள் தடப் பிரிவையும் வெவ்வேறாகக் காட்டினால் நஷ்டம் வேறாகத் தெரியும். ஒன்றைக் கவனிக்க வேண்டும். கன்னியாகுமரிப் பகுதியில் நான்

[திரு. டி. கணபதி]

[1971 சூலை 21]

பார்த்திருக்கின்றேன். நெரிசல் நேரங்களில், மாணவர்களும் அலுவல் அகங்களுக்குச் செல்லுபவர்கள்கூட பயனச்சிட்டை வாங்குவதே கிடையாது. எனவே இரண்டு கண்டக்டர்கள் இருக்க வேண்டும். எனவே கூடுதலான கண்டக்டர்களை நியமித்தால் இந்த நஷ்டத்தினைத் தவிர்க்க முடியும் என்று கருதுகிறேன்.

அடுத்து, தேசியமயமாக்கிய பஸ் சர்வீசுகளிலுள்ள கண்டக்டர் ட்ரைவர்களை அரசு எடுத்துக்கொள்ளவில்லை என்று வெட்டுப் பிரேரணைகளைக் கொண்டுவந்த மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. ஜேம்ஸ் குறிப்பிட்டிருக்கின்றார்கள். ஆனால் ஒன்றை மட்டும் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். சமீப காலத்தில் நெல்லையில் கண்டக்டர்கள்—ட்ரைவர்கள் மகாநாடு ஒன்று நடந்தது. அதில் முன்னூற்றுக்கு அதிகமான தொழிலாளர்கள் பாதிக்கப்பட்டவர்கள் என்றும், குறிப்பாக 15 பேர் தவிர, அநேகமாக அனைவரையுமே திரும்ப வேலைக்கு எடுத்துக்கொண்டாகிவிட்டது என்றும், அந்தப் பதினைந்துபேரும் சொந்தக் காரணங்களுக்காக வேறு வேலைக்குப் போய்விட்டார்கள் என்றும் சொல்லப்பட்டது. மாண்புமிகு அமைச்சரும் இருந்தார்கள். கடைசியாக நெல்லை, மதுரை, திருச்சி செல்லும் எல்லா எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களும் பணகுடி பஸ் ஸ்டாண்டில் நிற்க வேண்டும், பேருந்துகள் எல்லாம் பணகுடி பஸ் ஸ்டாண்டைச் சுற்றிக்கொண்டு போக வேண்டும் என்று மட்டும் கேட்டுக்கொண்டு, இதை ஆதரித்து விடைபெறுகிறேன்.

* திரு. ரா. ரா. முனுசாமி: மாண்புமிகு போவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த மன்றத்தின் முன்பு வைக்கப்பட்டுள்ள மானியக் கோரிக்கையின் மீது இரண்டொரு கருத்துக்களை மட்டும் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

எனக்கு முன்பு பேசிய நண்பர்கள் எல்லாம் மிகத் தெளிவான கருத்துக்களைச் சொன்னார்கள். மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களது கவனத்திற்கு ஒன்றை மட்டும் கொண்டு வர விரும்புகிறேன்.

‘தனக்கு மிஞ்சித்தான் தர்மம்’ என்று பெரியவர்கள் சொல்லுவார்கள். தமிழகத்திலே படித்துப் பட்டம் பெற்ற இளைஞர்களும் எஸ்.எஸ்.எல்.ஸி. படித்தவர்களும் லட்சக்கணக்கில் வேலைவெண்டும் என்று அன்றாடம் வேலைதேடித் தரும் ஸ்தாபனங்களுக்குச் சென்று தினமும் காத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். இந்த நிலைமை மாற்றப்பட வேண்டுமானால், நான் முன்பு குறிப்பிட்டதுபோல ‘தனக்கு மிஞ்சித்தான் தர்மம்’ என்று, அதையொட்டி இப்படிப்பட்ட துறைகளில் தமிழ் மாணவர்களுக்கு முதலிடம் கொடுக்கப் படவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

அகில இந்திய அடிப்படையில் நாம் இருக்கிறோம் என்றாலும் இங்கே படித்த இளைஞர்கள் ஏராளமாக வேலையற்று அலைந்து கொண்டிருப்பவர்களுக்கு வேலை தரும்படி மிகவும் தாழ்மையுடன் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

1971 சூலை 21] [திரு. ரா. ரா. முனுசாமி]

அடுத்து தமிழகத்தில் இரவு நேரங்களில் ஓடிக்கொண்டிருக்கிற ஆம்னி பஸ்களுக்கு உரிமை வழங்கப்பட்டு அவைகள் இரவு நேரங்களில் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. அவைகளை எந்த அளவுக்கு ஓட்டுகின்றார்கள் என்பதைத் தயவு செய்து சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும். இரவு நேரத்தில் போக்குவரத்துக்கு எவ்வளவு இடைஞ்சலாக வேகமாக ஓட்டுகின்றார்கள் என்று பார்க்கின்றபோது மிகவும் பயங்கரமாக இருக்கின்றது. உரிமை வழங்கப்படாமலும் சில முதலாளிகள் ஆம்னி பஸ்களை ஓடிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அப்பேர்ப்பட்ட ஆம்னி பஸ்களுக்கு உரிமை வழங்க வேண்டாம் என்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

என்னுடைய செஞ்சி வட்டத்தில், சிட்டத்தட்ட 1967-லிருந்து தனியார் ஓடிக்கொண்டிருந்த ஒரு பஸ் தடத்தை, அரசு 75 மைலுக்கு உள்பட்டத் தடங்களை எடுத்துக்கொள்வது என்ற முறையில் எடுத்துக்கொண்டு ஓட்டுகின்றபோது, தனியார் ஓட்டும் போது இருந்த வசதிகளும் வாப்பிடிக்களும் பயணிகளுக்கு அளிக்கப்படாமல், மிகுந்த குறைபாட்டோடு ஓடிக்கொண்டிருக்கிறது. அந்தப் பகுதியில் செல்லுகின்ற பஸ் எந்த அளவுக்குப் போகிறது என்று பார்க்கின்றபோது வழியெல்லாம் நின்று நின்று போகிறது. எக்ஸ்பிரஸ் வழியாக இருந்தது, இப்போது ஆங்காங்கு நின்று நின்று போகின்ற காரணத்தினால், 3 மணி நேரத்தில் சென்னையிலிருந்து செஞ்சி செல்லுகின்ற பஸ், இப்போது 4½ மணி நேரம் ஆகிறது. தனியாரிடம் இருந்தபோது 64 இருக்கை கொண்டதாக இருந்த பஸ், இப்போது 48 இருக்கை கொண்ட பஸ்ஸாக மாற்றி அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே, செஞ்சி யிலிருந்து சென்னை வரும் இந்த அரசுத்துறை பஸ்ஸில் இருக்கையை அதிகரிப்பதோடு, துரிதப் போக்குவரத்தாக மாற்றியமைக்கும்படி கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து சென்னையிலிருந்து வளத்தி வரையில் ஒரு பஸ் ஓடிக்கொண்டிருந்தது. அது தனியார் துறையில் இருந்தது. அந்தத் தடத்தை இப்போது அரசு எடுத்துக்கொள்ளும் சந்தர்ப்பம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே, இந்த நேரத்தில் அந்தத் தடத்தை 4 கிலோ மீட்டர் அதிகப்படுத்தி மேல் மலையனூர் வரை பஸ்ஸை விடும்படி அரசை இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

தமிழகத்தைப் பொறுத்தவரையில் மதுரையில் ஓடுகின்ற பஸ்களில் கவுன்சிலர்களுக்கும், பத்திரிகை நிருபர்களுக்கும், டி.வி.எஸ். பஸ் முதலாளிகளால் இலவச பாஸ் வழங்கப்பட்டிருக்கிறது. அதே போல் சென்னையில் உள்ள கவுன்சிலர்களுக்கும் மாநகராட்சிக்குச் செல்லவேண்டியிருந்தாலும், வேறு வெளியே செல்லவேண்டியிருந்தாலும் இலவச பாஸ் கொடுக்கவேண்டுமென்று அரசினரைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[திரு. ரா. ரா. முனுசாமி]

[1971 ஜூலை 21]

அடுத்து பத்திரிகை நிருபர்கள் தமிழகம் பூராவும் பத்திரிகை மூலமாக தமிழக ஆட்சியின் நிலைமையை எடுத்துக்காட்ட வேண்டிய நிலைமையிருப்பதால், அவர்களுக்கும் போக்குவரத்துத் துறையில் இலவச பாஸ் தரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

அடுத்து 1967-லிருந்து தனியார் பஸ்களுக்குப் போட்டிருக்கின்ற வரி காலாண்டுக்கு 30 ரூபாயாக இருந்ததை, 50 ரூபாயாக அரசு ஆக்கியிருக்கிறது. தனியார் முதலாளிகள் உயர் நீதிமன்றத் திற்குச் சென்று அதிகமாக வரி விதித்திருப்பதைச் சுட்டிக்காட்டி, மீண்டும் வரியை 30 ரூபாயாக ஆக்கியிருக்கிறார்கள். இதை தயவு செய்து அமைச்சரவர்கள் எண்ணிப் பார்க்கவேண்டும். அரசுக்கு எதிராக உயர் நீதிமன்றம் தீர்ப்பு வழங்குகிறது. இதை மாற்றியமைக்கவேண்டும். மத்திய அரசு எவ்வளவோ தடவை சட்டத் தைத் திருத்தியிருக்கிறார்கள். அரசுக்கு எதிரான தீர்ப்பை உயர் நீதிமன்றம் வழங்குகின்ற போது, அதைத் திருத்தியமைக்க தமிழக அரசு மத்திய அரசை வற்புறுத்தவேண்டும் என்று கூறி இந்த வாய்ப்பினை அளித்த பேரவை உதவித் தலைவரவர்களுக்கு நன்றி தெரிவித்து முடிக்கிறேன்.

THIRU R. PONNAPPA NADAR : How can the Government request the Court to pass a favourable judgment ?

MR DEPUTY SPEAKER : You can leave it to him.

* திரு. க. சுப்பு : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்து மானியக் கோரிக்கையின் மீது என்னுடைய கருத்துக்களை கூறுவதற்கு முன்பு லாபத்தை மட்டுமே அடிப்படையாகக் கொண்டு வருகின்ற தனியார் துறை வலுவாக இருந்துகொண்டிருக்கிற பஸ் போக்குவரத்துத் துறையை தேசியமயமாக்கி, அதைத் திறம்பட நடத்தவேண்டுமென்ற கருத்தில் அடியெடுத்து வைத் திருக்கின்ற தமிழக அரசை முதலில் பாராட்டுகின்றேன். ஏற்கெனவே நமது நிதிநிலை அறிக்கையின்மீது பேசும்போது தேசிய மயமாக்கி நடத்த அரசுக்குத் தடைக் கற்கள் உண்டென்றாலும், தடம்தோள் உண்டு; அந்த முறையில் அரசாங்கம் நடைபோடும் என்று முதல்வர் அவர்கள் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள்.

இந்த நாட்டுடைமை ஆக்கப்படும் திட்டம் நல்ல திட்டம், போக்குவரத்துத் துறை தேசியமாமாக்கப்பட கூறப்படுகின்ற யோசனைகள் அனைத்தையும் நாங்கள் வரவேற்கின்றோம் என்று சொல்லிவிட்டு, அதே நேரத்தில் பல குறைபாடுகளைச் சொல்லுகிறார்கள் இங்கே உள்ள மாண்புமிகு அங்கத்தினர்கள் பலர். நிர்வாகத்தை நல்லமுறையில் நடத்திச் செல்ல என்ன ஆலோசனை கூறவேண்டும் என்ற அடிப்படையில் கருத்துக்களைக் கூறுவதுதான் பொருத்தமாக இருக்கும் என்று தெரிவித்துக்கொள்ளுகின்றேன். தேச உடமையாக்கப்பட்ட போக்குவரத்து நிர்வாகத்தில் ஊழல்கள் இருக்கலாம். அந்தத் துறையிலிருக்கிற சர்க்கேடு

1971 சூலை 21]

[திரு க. சுப்பு]

களுக்குக் காரணம் தனியார் துறையில் உள்ளவர்கள் பொதுத் துறையை எப்படியும் வீழ்த்தவேண்டும் என்று நடவடிக்கைகளை எடுத்துக் கொள்ளுகிறார்கள். அப்படிப்பட்ட போட்டிக்கு நடுவில் பொதுத் துறை இயங்கவேண்டியிருக்கிறது. ஆகவே, இந்தப் போட்டியை எப்படிச் சமாளிப்பது என்பதற்கு எங்களுடைய யோசனை என்னவென்றால் தனியார் துறையை மொத்தமாக ஒழித்துவிட்டு, பஸ் போக்குவரத்துத் துறை முழுதும் தேசவுடமை ஆக்கப்பட வேண்டும் என்பதாகும். தனியார் துறையில் சில வற்றை விட்டுவிட்டு, இன்னும் சிலவற்றை அரசுடமை ஆக்குதால், அரசுடமை ஆக்கப்பட்டுள்ள பகுதியை எப்படிச் சீரழிப்பது என்று சிந்தனை செலுத்துகிறவர்களாக தனியார் துறையில் உள்ளவர்கள் இருக்கிறார்கள். அந்த அடிப்படையில்தான் கருத்துக்களை வழங்குகிறார்கள். ஆகவே, நாட்டுடமை ஆக்கப்பட்ட திட்டம் நல்ல முறையில் நடத்தப்படவேண்டுமென்றால், சாலைப் போக்குவரத்து பூராவையும் தேசவுடமை ஆக்குவதுதான் பொருத்தமாகும். 10, 15 பஸ்களை ஒரு சிலரிடத்தில் விட்டுவிட்டு, மற்றதை மட்டும், நாம் வைத்திருப்பது நல்லதல்ல. இந்தத் துறையில் முழு மனதோடு செயல்பற்ற நாட்டுடமைத் தத்துவத்தில் நம்பிக்கையும், தொழிலாளர்களோடு தொடர்பு கொண்ட பொறியியல் வல்லுநராக உள்ளவரை அமைச்சராக அமைத்திருப்பதால் அவரும் முனைந்து செயல்படுவார் என்று நம்புகிறேன். அப்படிப்பட்ட நோக்கத் தோடு திறமை வாய்ந்த அமைச்சராக நமது போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அமைந்திருப்பதை வரவேற்கிறேன்.

சில குறைபாடுகள் சொல்லப்படுகின்றன. ஆம்னி பஸ், ஒப்பந்த ஊர்திகள் ஒடுவதில் குறைபாடுகள் இருக்கின்றன. பகிரங்கமாக அவர்கள் டிக்கெட் போட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அதிகாரிகள் என்ன செய்கிறார்கள் என்று புரியவில்லை. சில நேரங்களில் சிலருக்குக் காது கேட்பதில்லை, சிலருக்குக் கண்டெரிவதில்லை. அந்தமாதிரியிருக்கிறார்கள் என்று தெரியவில்லை. தனியார் துறையில் வேலை பார்ப்பவர்கள் எவ்வளவுச் சம்பளம் வாங்குகிறார்கள் என்று பார்த்தால், அவர்கள் கையெழுத்துப் போடுவது ஒரு தொகைக்கு; கையில் வாங்குவது வேறு குறைந்த தொகை. பல நேரங்களில் தொழிலாளர்களிடம் வேளாண்மையில்தான் கையெழுத்து வாங்கிக்கொண்டு வேலைக்கு அமர்த்துகின்ற முதலாளிகளும் இருக்கின்றார்கள். இப்படி தனியார் துறையில் சம்பளம் கொடுக்காமல் இருக்கின்ற நிலைமையில், உயர்தர அதிகாரிகளைப் போட்டு, அவர்களுக்கு அதிகமாகச் சம்பளம் கொடுத்து திறமையாக நடத்த அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையில் அதிகப் பணத்தை ஒதுக்கியிருக்கிறார்கள். ஆகவே இழப்பு அதிகமாக வந்திருக்கிறது என்றால் அதனை அதில் இருக்கின்ற தொழிலாளர்களும், மற்றவர்களும் நல்ல முறையில் வரவேற்கவேண்டும். அதே நேரத்தில் தொழிலாளர்களுக்கும் நமக்கும் இந்தத் துறையில் பங்குண்டு என்ற எண்ணத்தை ஊட்டவேண்டும். தொழில் சங்கத் தலைவர்களுக்கும், மற்ற நண்பர்களுக்கும் விடுகின்ற வேண்டுகோள் பொதுத்துறை

[திரு. க. சுப்பு]

[1971 சூலை 21]

தல்ல முறையில் இயங்கவேண்டும், நல்ல பெயர் வாங்கவேண்டும் என்று பாடுபடவேண்டும். சீர்கேடுகள் இருக்கிறது என்பதற்காக, பொதுத்துறையை சீர்குலைக்கவேண்டும் என்று நினைக்கின்ற ஒரு சிலர் இருக்கின்றார்கள் என்பதற்காக எல்லாவற்றையும் தனியார் துறையில் விட்டுவிடவேண்டும் என்று சொல்ல முற்படுவது சரியல்ல.

இழப்பு அதிகமாக இருப்பதற்குக் காரணம் சொல்லும்போது, உத்யத்தை உயர்த்திக் கொடுத்தது ஒன்று, பெட்ரோல் விலை உயர்வு ஒன்று என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. இதில் பெட்ரோல் எதற்காக வந்தது என்று எனக்குப் புரியவில்லை. எல்லா பஸ்களும் டீசலில் தான் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. அரசு பஸ்கள் மட்டும் பெட்ரோலில் ஓடுவதாக நான் நம்பவில்லை. ஆகவே, அவ்வாறு சொல்லப்பட்டிருப்பது தவறாக இருக்கலாம் என்று நினைக்கிறேன். இப்படிப்பட்ட குறைபாடுகளை வேண்டுமானால் சுட்டிக்காட்டலாம்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, அது டீசல் என்று இருக்கவேண்டும். டீசல் மீது கடந்த ஆண்டு மத்திய அரசு வரி விதித்திருக்கிறார்கள். அது கடந்த ஆண்டு நஷ்டமாக இருக்கிறது.

திரு. க. சுப்பு : துணைத் தலைவர் அவர்களே, டீசலாக இருந்தாலும், டயராக இருந்தாலும், அரசு போக்குவரத்துத் துறைக்குக் கொடுக்கின்றபோது, தனியார் துறைக்குக் கொடுப்பதைக் காட்டிலும் குறைவான விலைக்குக் கொடுக்கிறார்கள். அப்படிக் கொடுத்தும் நஷ்டத்தில் ஓடுகின்றது என்றால், நிர்வாகச் சீர்கேடு என்றுதான் சொல்லமுடியும். அதை எப்படிக் களைவது என்று சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும். இந்தத் துறையில் உள்ள பஸ்கள் இடையிடையே நின்றுவிடுகின்றன; பல தொழிலாளர்கள் சரியாக வேலை செய்வதில்லை என்ற குறைபாடுகள் இருக்கின்றன. அதேபோன்று தொழிலாளர்களுக்கும் சில கோரிக்கைகள் இருக்கின்றன. தொழிலாளர்களின் கோரிக்கைகளை நிறைவேற்றுகின்ற முறையில் அரசு பரிசீலனை செய்யவேண்டும். அந்தத் தொழிலாளர்கள் பல குறைகளை வைத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். தொழிற் சங்கத்தில் நல்ல அனுபவம் வாய்ந்த அமைச்சர் அவர்கள் இதைக் கவனிக்கவேண்டும். இன்றைக்கு தொழிற் சங்கங்கள் அங்கீகரிக்கப்படும் போது அதிகமான தொழிலாளர்களைக் கொண்டச் சங்கமே அங்கீகரிக்கப்படவேண்டும். அந்த முறை சரியாக இல்லாத காரணத்தினாலும் பல்ப் பிரச்சினைகள் ஏற்படுகின்றன. தற்போது அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையில் அதிக அங்கத்தினர்களைக் கொண்டச் சங்கம் அங்கீகரிக்கப்படாமல் வேறொரு சங்கம் அங்கீகரிக்கப்பட்டிருக்கிறது.

1971 சூலை 21]

[திரு. க. சுப்பு]

அதுபோல நிர்வாகத்திலும்கூட—திரு. சுப்பிரமணியம் அவர்கள் கூடக் குறிப்பிட்டார்கள்—நிங்கள் வாரியம் என்றே வேறு என்ன பெயரிட்டோ அழைத்தாலும் அங்கே வேலை செய்கிற தொழிலாளர்களுக்கும் அதில் பங்கு இருக்க வேண்டும். ஏதோ அதிகாரிகளின் கீழ் வேலை செய்யக்கூடியவர்களாக அவர்களை நடத்துவது சரியல்ல. நிர்வாகத்தில் தொழிலாளர்களுக்கும் பங்கு இருந்தால்தான் தங்களுடைய குறைபாடுகளை அவ்வப்போது எடுத்துச் சொல்லி நிர்வாகத்தில் உள்ள சிக்கலை நீக்கி, போக்கு வரத்துத்துறை லாபகரமானதாகச் செயல்பட அவர்களும் ஒத்துழைப்பை நல்க முடியும். அதோடு சில பகுதிகளில் கூட, தனியார் பஸ் இயங்க வாய்ப்பின்றி எல்லா இடத்தையும் அரசாங்கமே ஏற்று நடத்த முன் வந்தால் தான் பெரும்பாலான பிரச்சினைகள் திரும்பும். அதுதான் பொருத்தமாகவும் இருக்கும் என்று கூறி முடித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. எம். ஏ. அபுசாலி: மதிப்பிற்குரிய துணைச் சபாநாயகர் அவர்களே, மோட்டார் வண்டிகள் மானியத்தின் மீது கொண்டு வந்துள்ள கோரிக்கையை ஆதரித்து இரண்டொரு கருத்துக்கள் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். குறிப்பாக எனக்கு முன் சில மெம்பர்கள் தனிப்பட்ட பஸ் அதிபர்களிடமே பஸ் இருக்கக் கூடாது என்று சொல்கிறார்கள். அதேநேரத்தில் நமது அரசாங்க போக்குவரத்துத் துறையில் நஷ்டம் ஏற்படுகிறதே என்கிறார்கள். அது தேவையா, இது தேவையா என்பதைப் பார்க்க வேண்டும். போக்குவரத்துத் துறையில் இன்றைக்கு பஸ்கள் விடுவது என்றால் எவ்வளவு சங்கடங்கள் இருக்கின்றன என்பதை அந்தத் துறையில் இருந்தால்தான் தெரியும். அவர்கள் எந்த அளவுக்கு வருமானவரி கட்ட வேண்டியிருக்கிறது என்பதைப் புரிந்து கொள்ள முடியும். மிகுந்த கஷ்டத்தோடு செயல்படுகிற நிலையில் அவர்களை அடியோடு நீக்கவேண்டுமென்றால் அவர்களுடைய கதி என்ன ஆகும் என்பதையும் சிந்திக்க வேண்டும்.

குறிப்பாக அமைச்சர் அவர்கள் 15-ஆம் தேதிக்குள் வெகிகள் டாக்ஸ் கட்டிவிடவேண்டும் என்று உத்தரவிட்டதாகத் தெரிகிறது. நாங்களை எல்லாம் 13-ஆம் தேதியே கட்டிவிட்டோம். ஆனால் 16-ஆம் தேதி காலை யில் எக்ஸ்டென்ஷன் கொடுக்கப்பட்டிருப்பதாக ஆர்.டி.ஓ. சொல்கிறார்கள். எக்ஸ்டென்ஷன் கொடுப்பது என்றால் 10-ஆம் தேதியே கொடுக்க வேண்டும். அப்படியின்றி 1 ரூபாய்க்கு 4 ரூபாய் வட்டியில் மார்வாடிகளிடம் இருந்தெல்லாம் அவர்கள் கடன் வாங்கிக் கட்டிய பிறகு இதுபோல எக்ஸ்டென்ஷன் கொடுப்பது என்பது சரியல்ல. முன்கூட்டி கொடுக்கவில்லை என்றால் எந்தக்காரணத்தைக்கொண்டும் இதுபோல கொடுக்கவேண்டாம் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து டர்க்ஸி நடத்துகிறவர்களுக்கு டீசல், பெட்ரோல் விலை உயர்வைக் குறித்து சில சலுகைகள் அளித்திருக்கிறார்கள். அதைப் போலவே பஸ் ஓனர்களுக்கும் கிலோவுக்கு 1/2 பைசாவாவது

[திரு. எம். ஏ. அபுசாலி]

[1971 ஜூலை 21]

உயர்த்திக்கொள்ள சலுகை கொடுத்தால்தான் அவர்களுக்கு உதவியாக இருக்கும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். 60 ரூபாயாக இருந்த க்ளச் ப்ளேட் 180 ஆக விற்கிறது. டயர் 400 ரூபாய் இருந்தது 1,200 ஆக இருக்கிறது. இந்த நிலையில் அவர்கள் அதிக லாபம் சம்பாதித்துவிடுவதாகவும், ப்ளேமவுத் காரில் செல்வதாகவும் கூறுவது எல்லாம் பொருத்தமானதல்ல. அவர்களுக்கு லாபம் வருகிறது என்கிறபோது அரசாங்கப் போக்குவரத்துக்கு மட்டும் நஷ்டம் வருகிறது என்று சொல்கிறார்களே, அதுதான் புரியவில்லை.

தனியார் துறையில் எவ்வளவோ சிரமங்கள் இருந்தும் லாபம் வரக்கூடிய நிலைமை இருக்கும்போது அரசுத்துறையில் நஷ்டம் வருகிறது என்றால் ஏன் வருகிறது என்பதை அத்துறையில் திறமைமிக்க அதிகாரிகளைப்போட்டு கவனிக்கவேண்டும். தேசிய மாக்கப்பட்ட நிலையில் அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையில் மிகுந்த நஷ்டம் வருகிற ஒரு நிலையில், தனியார்கள் மிகுந்த திறமையாக செயலாற்றி வருகிறார்கள் என்றால் அவர்களுக்குப் போதிய ஊக்கத்தையும், நன்மையையும் தரவேண்டும் என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் கவனித்து உணர்வார்கள் என்று நான் கருதுகிறேன்.

அடுத்து குறிப்பாக இன்னும் சில ஆம்னி பஸ் முதலாளிகள் டீரிஸ்டு பஸ் என்று வைத்துக்கொண்டு ரெகுலர் பஸ்ஸாகவே விடுகிறார்கள். இரவு மூர்மார்க்கெட் போனால் 10 அல்லது 15 பஸ்கள் அதுபோல நடத்தப்படுவதைக் காணலாம். இதை அரசாங்கம் நேரடியாகக் கவனிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சென்னையில் உள்ள வெளியார் பஸ் நிலையங்கள் மோசமான நிலையில் இருக்கின்றன. உடனடியாக அவற்றைச் சீர்திருத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு, பேசுவாய்ப்பளித்த தலைவருக்கு நன்றி கூறி அமர்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. டி. வி. சம்பத் : சட்டப் பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்து மானியக் கோரிக்கை மீது பேசுவதற்கு வாய்ப்பளித்ததற்கு நன்றி கூறி, இந்தப் போக்குவரத்துத் துறையிலே, ஓடுகின்ற பஸ்கள் எல்லாம் தேசியமாக்கப்படும் என்பதாக, திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் தேர்தல் காலத்தில் தன் அறிக்கையில் குறிப்பிட்டதற்கிணங்க—இன்றையதினம் தமிழகத்தில் ஓடுகிற பஸ்கள் அனைத்தும் நாட்டுடைமை ஆகிய சீரிய திட்டத்தை மாண்புமிகு முதல்வர்—கலைஞர் அவர்கள் கொண்டுவர எடுத்துள்ள முயற்சிகளை நான் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இதே நேரத்தில் என்னுடைய தொகுதியில் சில குறைபாடுகளை எடுத்துச் சொல்லக் கடமைப்பட்டவனாக இருக்கிறேன். என்னுடையத் தொகுதியில் தனியார்துறை பஸ்கள் சரியாக ஓடாத காரணத்தினால் மக்கள் மிகவும் அவதிப்படுகிறார்கள் என்பதை சொல்லிக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். பதினைந்து

1971 சூலை 21]

[திரு. டி. வி. சம்பத்]

மைல், இருபது மைல் தூரத்தில் உள்ள சீர்காழி வழக்கு மன்றத்திற்கு போவதற்குள் நடுவழியிலேயே நிறுத்தி விடுகிற சதித் திட்டமாகத்தான் அது இருக்கிறது. எங்கள் தொகுதியில் சக்திவிலாஸ் என்ற தனியார் கம்பெனி 60, 70 பஸ்களுக்கு உரிமை யாளர்—பெயர் சக்தி விலாஸ்—ஆனால் கடலோரப்பகுதியில் அது சரியான முறையில் இயங்கச் சக்தியற்ற நிலையில் இருக்கிறது. தனியார் துறையை அரசு நாட்டுடைமை ஆக்கப்போகிறது என்று தெரிந்து அவர்கள் சில வழித்தடங்களை ஏற்கெனவே விற்பனை செய்துவிட்டதாகவும் தெரிகிறது. குறிப்பாக, சரித்திரப் புகழ் பெற்ற பூம்புகாரில் இருந்து திருவென்காடு, கொண்டல், ஆக்கூர் போன்ற வழித்தடங்களை விற்பனைக்காரர்கள். ஆனால் வாங்கிய வர்கள் யாரும் அங்கே முறையாக பஸ் விடுவதாகவும் தெரியவில்லை. போக்குவரத்துத் துறையைச் சரியான முறையில் சீர்திருத்தி வருகிற இந்த அரசு அந்தப் பகுதியையும் நல்லமுறையில் மாற்றி அமைத்து தரவேண்டும். பூம்புகார் பகுதியில் இருந்து கடலூர் வரை, பூம்புகாரில் இருந்து குடந்தை, தஞ்சை வரை நல்ல வளமான போக்குவரத்து அமைப்பை ஏற்படுத்தித்தர வேண்டுமென்று மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். தனியார் துறையில் இருக்கும் தொழிலாளர்கள் இன்றையதினம் தங்கள் நிலை என்ன ஆகுமோ என்று அஞ்சிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். தனியார் துறையினர் அவர்களை வேலைநீக்கம் செய்யப்போவதாகவும் மிரட்டிக் கொண்டிருக்கிறார்கள்.

அவர்கள் தினந்தினம் இங்கே கடிதம் எழுதிக்கொண்டு, அமைச்சர்களைச் சந்தித்து, எங்களுக்கு வேலை வாங்கித் தாருங்கள் என்று கேட்டவண்ணம் இருக்கிறார்கள். அப்படி யாராவது சக்தி விலாஸ் பஸ்களை வாங்கியிருந்தால், தொழிலாளர்கள் நலனில் அக்கரையுள்ள அரசாக இருக்கிற காரணத்தால், தொழிலாளர்களுக்குப் பாதுகாப்புத் தரவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டு, அந்த பஸ்களையும் தேசியமயமாக்க வேண்டும் என்று விரும்பி வேண்டிக் கேட்டுக்கொண்டு, பேசுவதற்கு வாய்ப்பளித்த பேரவைத் துணைத் தலைவருக்கும் என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொண்டு, விடைபெறுகிறேன். வணக்கம்.

THIRU M. A. LATHEEF : Sir, on a point of clarification. The observations made by the hon. Member, Thiru Abusali are his personal views and the Muslim League stands for all socialistic programmes including the nationalisation of motor transport.

THIRU R. PONNAPPA NADAR : It is for the leader of his Party to say that and not . . .

THIRU M. A. LATHEEF : In the absence of my leader, I am saying it on behalf of my party.

MR. DEPUTY SPEAKER : He is the Whip of the Party.

[1971 சூலை 21]

* திரு. ஏ. சி. நரசிம்மன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்துள்ள மானியக் கோரிக்கையை வரவேற்று, சில கருத்துக்களைக் கூற விரும்புகிறேன். இந்த அரசு புதிய ரூட்டுகளைத் தருவதில் தாராளமான கொள்கைகளைக் கடைபிடிக்கும் என்று அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். இது நல்ல முறையில் வரவேற்கக்கூடிய செய்தியாக இருக்கிறது. பஸ்களை தேசிய உடைமையாக்கினாலும், புதிய ரூட்டுகளைத் தந்தாலும் பஸ் முதலாளிகள் உடனே 'ஸ்டே' ஆர்டர் வாங்கிவிடுகிறார்கள். அப்படி 'ஸ்டே' கொடுப்பதைச் சட்டப்பூர்வமாகத் தடை செய்ய வேண்டும். எதற்கெடுத்தாலும் ஹைகோர்ட்டிலே போய் 'ஸ்டே' வாங்கி விடுகிறார்கள். எடுத்ததெற்கு எல்லாம் 'ஸ்டே' என்று கொடுப்பது சரியல்ல. இதை நாம் சட்டப்பூர்வமாகத் தடை செய்ய வேண்டும்.

அடுத்தப்படியாக புதிய பஸ் ரூட்டுகளைத் திறக்கும்போது, ரோட் ஃபிட்டுன்ஸ் சர்ட்டிபிகேட் பெறுவதில் அதிக காலதாமதம் ஏற்படுகிறது. இதனால் உடனடியாகப் புதிய பஸ் ரூட்டுகளைத் திறக்க முடியவில்லை. உடனடியாக டெம்பரரி பர்மிட்டாவது கொடுத்து புதிய ரூட்டுகளைத் திறக்க ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும்.

அடுத்தபடியாக, புதிய ரூட்டுகளைத் திறக்கும்போது, சிறிய ரூட்டுகள் இருந்தால் அதை 'நியூ என்ட்ரான்ஸ்'க்குத்தான் கொடுக்க வேண்டும் என்று சொல்கிறார்கள். ஆனால் அவர்கள் அனுபவசாலிகளாக இருக்கமாட்டார்கள் என்று சொல்லப்படுகிறது. யார் யார் பஸ்துறையில் அனுபவப்பட்டவர்கள் என்று பார்த்தால், யார் யார் அதற்கு மனு செய்கிறார்கள் என்று பார்த்தால் ஒரு முதலாளியாக இருப்பார், அல்லது அவருடைய மகனாக இருப்பார். முதலாளி தன்னுடைய மகன் பேரிலேயே புதிய ரூட்டுக்கு மனுப் போடுவார். அவருக்கு வேண்டிய அத்துனை செளகரியங்களும் இருப்பதால் புதிய ரூட் அவருக்குத்தான் போகுமே தவிர புதியவர்களுக்குக் கிடைக்கிற நிலைமை இருப்பதில்லை. ஆகவே, பஸ் துறையிலே இல்லாதவர்களுக்கு புதிய ரூட்டுகளைக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பஸ்களைப்பற்றி உறுப்பினர்கள் பேசினார்கள். எங்கே பார்த்தாலும் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பஸ்களில் ரிப்பேர் என்றெல்லாம் சொன்னார்கள். இந்தக் குறைபாடுகள் எல்லாம் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பஸ்களில் மட்டுமா இருக்கின்றன? தனியார் துறையில் கூட இப்படிப்பட்ட குறைபாடுகள் இருக்கின்றன. நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பஸ்கள் பெரிய அளவில் அதிகமாக இருக்கிற காரணத்தால், "பார்த்தீர்களா, பார்த்தீர்களா, ரிப்பேர்" என்று சொல்லிவிடுகிறார்கள். என்னுடையத் தொகுதியான ஆரணியிலிருந்து முன்பு தனியார் துறையில் இருந்த பஸ்களில் சென்னைக்கு வந்தாலும்கூட வழியில் நின்று போகக்கூடிய நிலைமை இருந்தது. இப்போது சர்க்கார் துறையிலும் சில சமயங்களில் பஸ் வழியில் ரிப்பேர் ஆகிவிடுகிறது.

1971 ஆகஸ்ட் 21]

[திரு. ஏ. சி. நரசிம்மன்]

தனியார் துறையில் எந்த அளவிற்கு இருந்ததோ அதே அளவிற்குத்தான் சர்க்கார் துறையிலும் இருக்கிறது. சர்க்கார் துறையில்தான் இப்படிப்பட்ட கோளாறு இருக்கிறது என்று சொல்வது சரியான கூற்று அல்ல. நான் கூறிக்கொள்வது என்ன வென்றால், குறைபாடுகள் இல்லாத அளவிற்கு நாம் நல்ல முயற்சிகளை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

தனியார் துறையில் இருந்த பஸ்கள் சர்க்கார் துறையில் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பிறகு எப்படி நடைபெறுகின்றன என்பதற்கு ஒரு உதாரணம் சொல்ல விரும்புகிறேன். தனியார் துறையில் இருந்தபோது, வேலூரிலிருந்து காலை 4 மணிக்கு பஸ் புறப்படும். அது ஆரணிக்கு 5 மணிக்கு வந்து சேரும். பின்னர் கால் மணி நேரம் இருந்துவிட்டு, பின்னர் 5¼ மணிக்கு மீண்டும் வேலூருக்குத் திரும்பும். ஆனால் அதே பஸ் நாட்டுடைமையாக்கப் பட்ட பின்னர், வேலூரில் காலை 4 மணிக்குப் புறப்பட்டு, ஆரணிக்கு 5 மணிக்கு வந்து பின்னர் வேலூருக்கு மீண்டும் புறப்படும்தோது 5½ மணிக்குப் புறப்படுகிறது. முன்னர் 5¼ க்குப் புறப்பட்ட பஸ், இப்பொழுது 5½ மணிக்குப் புறப்படுகிறது. இப்படியாக நேரம் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. முன்னர் முதலாவதாக போய்க் கொண்டிருந்தது, இப்பொழுது இரண்டாவது நேரத்தில், அதாவது 5½ மணிக்குப் போகிறது. இப்படியெல்லாம் நடைபெறாமல் கவனம் செலுத்த வேண்டும். பஸ்ஸையும் அது ஓடும் நேரத்தையும் சரியாகக் குறிக்க வேண்டும். அப்பொழுதுதான் பிரயாணி களுக்கு சௌகரியம் ஏற்படும்.

அடுத்தபடியாக, பஸ் ஓடுகின்ற நேரத்தையும் குறைக்க வேண்டும். ஆரணியிலிருந்து சென்னைக்கு வரவேண்டுமென்றால் முன்பெல்லாம் தனியார் துறை பஸ்களில் மூன்று மணி நேரம் தான் ஆகும். ஆனால் இப்பொழுது சர்க்கார் பஸ்ஸுக்கு நான்கு மணி பத்து நிமிடம் பஸ் ஓடுகின்ற நேரம் என்று குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே, பஸ் ஓடுகின்ற நேரத்தைக் குறைக்க வேண்டும்.

மேலும் முன்பு ஆரணியிலிருந்து விரைவு வண்டிகள் சென்னைக்கு வந்துகொண்டிருந்தன. இப்பொழுது விரைவு வண்டிகள் விடப்படுவதில்லை. ஆகவே, விரைவு வண்டிகளை மீண்டும் விடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

* திரு. என். டென்னிஸ் : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த மானியக் கோரிக்கையின்மீது எங்கள் கட்சியின் சார்பில் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிற வெட்டுத் தீர்மானங்களை ஆதரித்துச் சில கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

பஸ்கள் தேசியமயமாக்கப்பட்டது வரவேற்கத்தக்கது. ஆனால் பொதுமக்களுக்கு வசதியாக, நன்மை பயக்கக்கூடிய வகையில் இந்த அரசாங்கப் பஸ்போக்குவரத்து செயல்படுகிறதா என்று பார்க்கும்போது, அவ்வாறு செயல்படவில்லையென்பதைக் கூறிக் கொள்கிறேன்.

[திரு. என். டென்னிஸ்]

[1971 சூலை 21]

தனியார் துறையில் நடத்தப்படும் பஸ்களில் உள்ள வசதிகள்கூட நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பஸ்களில் இல்லையென்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இந்த போக்குவரத்து இலாகா பெரிய முதலீட்டில் இயங்கிக் கொண்டிருக்கிறது. ஆனால் வருஷத்திற்கு வருஷம் நஷ்டம்தான் காட்டப்படுகிறது. போக்குவரத்துத் துறையில் இந்த ஆண்டாவது லாபம் காட்டப்படும் என்று எதிர்பார்க்கப்பட்டது. அல்லது கடந்த ஆண்டைவிட குறைந்த நஷ்டமாவது இருக்கும் என்று எதிர்பார்க்கப்பட்டது. ஆனால் கடந்த ஆண்டைவிட கூடுதலான நஷ்டம்தான் காட்டப்பட்டிருக்கிறது. 1969-70-ல் 44.50 லட்சம் ரூபாய் இழப்பு ஏற்பட்டிருந்தது. அது 1970-71-ல் 83.22 லட்சம் ரூபாய் என்ற அளவில் உயருகிறது. ஒரு ஆண்டில் ஒரு பங்கு கூடுதலான நஷ்டம் ஏற்படுகிறது. இந்த நஷ்டத்திற்குப் பல காரணங்கள் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. சொல்லப்பட்டிருக்கிற காரணங்களினால் மாத்திரம் இவ்வளவு நஷ்டம் வருமா என்று பார்த்தால், இருக்காது என்றே சொல்லலாம். நிர்வாகத்தில் ஏற்பட்டிருக்கிற குறைகள் இந்த நஷ்டத்திற்குக் காரணமாகும்.

அரசுப் போக்குவரத்திலிருக்கிற சில பிரச்சினைகளை அரசின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன். அரசாங்க பஸ்ஸுக்கு வைக்கப்பட்டிருக்கிற ஸ்டேஜ் பாயிண்ட்கள் சரியான முறையில் ஒன்றுபோல இடத்திற்கு இடம் வித்தியாசமில்லாமல் சரியான தூரத்தின் அடிப்படையில் வைக்கப்படவில்லை. அப்படி வைக்கப் பட வேண்டியது அவசியம். மேலும், ஒழுங்கான நேர அட்டவணை மிகவும் அவசியம். பஸ் புறப்படுகின்ற சமயம், எந்தெந்த நேரங்களில் எந்தெந்த இடத்திற்குப் போய்ச்சேரும் என்ற நம்பிக்கை இருந்தால் பிரயாணிகளுக்கு வசதியாக இருக்கும் என்பதைச் சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, பிரயாணிகளின் எண்ணிக்கை கூடுதலான ரூட்டுகளில் கூடுதலான பஸ்களை விட வேண்டும். பிரயாணிகள் குறைவாக இருக்கிற ரூட்டுகளில் குறைவான பஸ்களை விட வேண்டும். இப்போது இதற்கு நேர்மாறாக நடந்துகொண்டிருக்கிறது. சில ரூட்டுகளில் ஒரே சமயத்தில் பஸ் அடிக்கடி போய்க் கொண்டிருக்கிறது. பிறகு மணிக்கணக்கில் பஸ் இல்லாமல் காத்து இருக்க வேண்டியிருக்கிறது. ஒரே ரூட்டில் சில பகுதிகளில் கூடுதல் பிரயாணிகளும், சில பகுதிகளில் குறைந்த எண்ணிக்கையிலான பிரயாணிகளும் இருக்கின்றார்கள். கூடுதல் பிரயாணிகள் உள்ள பகுதிக்குக் கூடுதல் பஸ்களையும், குறைவான பிரயாணிகள் உள்ள இடங்களில் குறைவாக பஸ்களையும் விட வேண்டும். மேலும், கூடுதல் பிரயாணிகள் உள்ள பகுதிகளில் பொது மக்களின் சௌகரியத்திற்காக ஷட்டில் சர்வீஸ்களையும் விடலாம், பஸ்களிலே காலியான இடங்கள் இருந்தாலும் சில கண்டக்டர்களும் டிரைவர்களும் பஸ்களை நிறுத்தாமல் போகிறார்கள். அவற்றைக் கண்காணிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

1971 சூலை 21]

[திரு. என். டென்னிஸ்]

ஓவர் லோடை தவிர்ப்பதற்கு நெரிசல் நேரங்களிலே கூடுதலாக பஸ்களைப் போடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பஸ்கள் சூட்டில் போகும்பொழுது நல்ல சன்டிஷனில் இருக்க வேண்டும். அவை சரியான பராமரிப்பில் இல்லையென்றால் அதன் காரணமாகத்தான் பிரேக் டவுன் ஆகிறது. ஆக்ஸிடன்ட்களும் ஏற்படுகின்றன. எனவே பஸ்களைப் பராமரிக்க கூடுதலாக டெப் போக்களையும் ஓர்க்ஷாப்புகளையும் ஏற்படுத்தவேண்டும்.

இந்த பஸ் போக்குவரத்துத் துறையை 4 மண்டலங்களாகப் பிரித்திருக்கிறார்கள். கன்னியாகுமரியிலிருந்து போகிற பஸ் திருச்சியிலே பழுதடைந்து நின்றவிட்டால் அதற்கு ரிப்பேர்கள் கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலுள்ள பணியாளர்களால்தான் சரி செய்ய வேண்டுமென்ற நிலைமை இருக்கிறது. அந்த நிலைமை மாற வேண்டும்.

பஸ்கள் போக்கூடிய சூட்டுகள் சரியான முறையிலே பண்படுத்தப்பட வேண்டும். அப்படிச் செய்தால்தான் பஸ்கள் பாதுகாப்புக்கு அது உதவியாக இருக்கும்.

பஸ் ஸ்டாப்புகளை சரியாக நிர்ணயிக்க வேண்டும். பிரயாணிகள் கூடுதலாக இருக்கின்ற இடங்களில் ஸ்டாப்புகள் அதிகப்படியான வசதிகளுடன் ஏற்படுத்தப்படவேண்டும்.

புது பஸ் சூட்டுகள் கொடுப்பதில் காலதாமதம் ஏற்படுகிறது. அது தவிர்க்கப்படவேண்டும்.

நாகர்கோவிலிலிருந்து திருவனந்தபுரத்திற்கு டைட் சர்வீஸ் பஸ் வசதிகள் செய்யவேண்டும். கோள ராஜ்யத்தில்.

* திரு. மு. இரத்தினசபாபதி: சட்டப் பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, அரசுப் போக்குவரத்து மானியத்தின்மீது எனது ஒருசில கருத்துக்களைக் கூற ஆசைப்படுகிறேன்.

1971-72 ஆம் ஆண்டுக்கான இந்த மானியக் கோரிக்கையைப் பொறுத்தவரையில் தமிழக அரசு போக்குவரத்துத் துறையிலே புரட்சிகரமான மாறுதல்களை ஏற்படுத்தி இருக்கிறது. சமதர்ம லட்சியத்தை நோக்கிச் செல்கின்ற பாதையில் போக்குவரத்துத் துறை மிக வேகமாகத் தனது செயலைக் காட்டிக்கொண்டு வருகிறது என்பதைத் தான் இது காட்டுகிறது. இந்த முறையிலே போக்குவரத்து இந்த அளவுக்கு விரைவாக செயல்பட்டுவருகின்ற வேளையிலே அவற்றிலே உள்ள சில குறைபாடுகள் பற்றி மிகைப் படுத்திக் கூற நாம் ஆசைப்படுகின்றோம்.

போக்குவரத்துத் துறையிலே நம்முடைய சமுதாயத்திற்குக் கிடைக்கக்கூடிய நன்மைகளை கொஞ்சம் நாம் மறந்துவிடு கின்றோம். தமிழக அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையிலே 2,125 பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன என்றால் அதன்மூலம் தமிழ்

[திரு. மு. இரத்தின சபாபதி] [1971 சூலை 21]

கத்தில் வேலை வாய்ப்பிலே ஏறக்குறைய 18 ஆயிரம் பேர்கள் வேலை வாய்ப்பைப் பெற்றிருக்கிறார்கள். தனியார் துறையாக இருந்தால் 2,200 பஸ்கள் இருந்தால் அதற்காக அவர்கள் அதிகமாக வேலை கொடுக்கிறார்கள் என்றாலும்கூட ஏறக்குறைய 10 ஆயிரம் பேர்களுக்குத்தான் வேலைகிடைத்து இருக்கும். ஆனால் அது அரசுத் துறையிலே இன்றையதினம் வந்ததாலே, தமிழகத்திலே உள்ள குடும்பங்களிலே ஏறக்குறைய 8 ஆயிரத்திற்கும் அதிகமானவர்கள் வேலை வாய்ப்பைப் பெற்றிருக்கிறார்கள் என்பதை இந்த நேரத்திலே மறந்துவிடக்கூடாது.

தமிழகத்திலே குறைந்தக் கட்டணத்திலே பயணம் செய்வதற்கு ஏற்ற முறையிலே போக்குவரத்துத் துறை பல நன்மைகளைச் செய்து வருகின்றது. 1967-ஆம் ஆண்டு இன்றைய முதல்வராக இருக்கின்ற கலைஞர் அவர்கள் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சராக இருந்தபோழுது கிலோமீட்டருக்கு மூன்று காசுகளாக இருந்த கட்டணத்தை 2½ காசுகளாகக் குறைத்து, அது இன்றைக்கும் நல்ல முறையிலே அமல்படுத்தப்பட்டுவருகிறது. ஏழை எளிய மக்களுடைய பணம் விரையம் ஆகாதமுறையில் இந்த அரசு நன்மை செய்து வருகின்றது.

பஸ் போக்குவரத்திலே மெயின்டனன்ஸ் நல்லமுறையிலே செய்யப்படவில்லை என்றும் பேணிப் பாதுகாக்கப்படவில்லை என்றும், அதனால் பல ஸ்டிக் தடங்கள் நின்றுவிடுகின்றன என்றும் இங்கே கூறினார்கள். இன்றைக்கு இவ்வளவு அதிகமான பஸ்களைப் பேணிப் பாதுகாக்கக்கூடிய அளவுக்கு அதிகமான அளவுக்குத் தொழில் துட்பம் தெரிந்தவர்களைப் போட்டிருக்கிறோம். ஒட்டு மொத்தமாக அவர்களைப்போட்டு இருப்பதற்குப் பதிலாக 10 பஸ்களுக்கு 30 பேர்கள் என்ற முறையிலே போட்டு, அந்த பஸ்களுக்கு நீங்கள் தான் பொறுப்பு என்று அவர்களிடம் பொறுப்பை ஒப்படைக்கக்கூடிய முறையிலே இந்த முறையை மாற்றியமைப்பதன்மூலம் ஏற்பாடு செய்தால் அவர்கள் போட்டி உணர்ச்சியோடு பாடுபட்டு நல்லமுறையிலே பேணிப் பாதுகாப்பார்கள் என்பது என்னுடைய அபிப்பிராயம். எனவே, இதை மாற்றியமைக்க வேண்டுமென்று இந்த மாமன்றத்தின் மூலமாகக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

தனியார் துறையிலே நல்ல முறையிலே பஸ்கள் நடைபெறுகின்றன என்று சொன்னார்கள். நான் ஒன்றைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். என்னுடைய தொகுதியிலே விளாத்திகுளம், மதுரை மாவட்டத்திற்கும் நெல்லை மாவட்டத்திற்கும் மத்தியிலே அமைந்திருக்கிறது. அந்தப் பகுதியிலே அரசுப் போக்குவரத்து ஏற்படவில்லை. தனிப்பட்டவர்கள்தான் நடத்திக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அரசுப் போக்குவரத்து இல்லாததால் தனியார்கள் மோசமாக நடத்தி வருகிறார்கள்.

1971 சூலை 21] [திரு. மு. இரத்தின சபாபதி]

அருப்புக்கோட்டை பஸ் நிலையத்திலே சென்று பார்த்தால் நாம் 71-லே தமிழ்நாட்டிலேதான் இருக்கிறோமா என்ற ஐயப்பாடு தான் வருகிறது. அந்த பஸ் சொந்தக்காரர்கள் காட்டு தர்பார் நடத்திக் கொண்டு பயனிகளைக் கொடுமையாக நடத்திக்கொண்டு வருகிறார்கள். மதுரையிலிருந்து அருப்புக்கோட்டைக்கு 30 மைல் தூரம்தான். அதற்கு அவர்கள் போட்டிருக்கிற நேரம் ஒரு மணி முப்பது நிமிடம்தான். ஆனால் அவர்கள் இரண்டேகால் மணி நேரம் எடுத்துக்கொள்கிறார்கள். அதேபோன்று அருப்புக் கோட்டை-புதுர் 15 மைல் தூரம்தான். அதற்காக ஒதுக்கப் பட்டுள்ள நேரம் 52 நிமிடம்தான். ஆனால் அவர்கள் ஒன்றரை மணி நேரம் எடுத்துக்கொண்டு வேண்டுமென்றே செப்கிறார்கள். அதன் காரணமாகப் பொதுமக்கள் அவதிக்குள்ளாகியிருக்கிறார்கள். விளாத்திருளத்திலிருந்து மதுரைக்குப் போகவேண்டுமென்றால் 52 மைல் தூரம் இருக்கிறது. அதற்கு பஸ் விட்டு பஸ் மாறிப் போகவேண்டிய நிலைமை இருக்கிறது. 6 மணி நேரம் ஆகிறது. திருச்செந்தூரிலிருந்து மதுரைக்கு விளாத்திருளம் வழியாக, தூத்துக்குடி வழியாக பஸ் போக்குவரத்து அரசின் சார்பாக உடனடியாக ஏற்படுத்தவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு, என்னுடைய உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன். வணக்கம்.

(4) அமைச்சரின் அறிக்கை

காவிரி நீர்ப் பங்கிடுபற்றி தமிழ்நாடு முதலமைச்சருக்கு இந்தியத் தலைமை அமைச்சரிடமிருந்து வந்துள்ள கடிதம் பற்றி முதலமைச்சரின் அறிக்கை.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : சட்டப் பேரவை விதி 82-ன் கீழ் மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் ஒரு அறிக்கையைச் சமர்ப்பிப்பார்கள்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : தலைவர் அவர்களே, இந்தப் பேரவையில் காவிரி நீர் பங்கிடு பற்றி ஒருமனதாக ஒரு தீர்மானம் நிறைவேற்றப்பட்டு, அந்தத் தீர்மானம் மத்திய அரசுக்கு அனுப்பி வைக்கப்பட்டது. அதையொட்டி இந்தியத் தலைமையமைச்சர் திருமதி இந்திரா காந்தி அவர்கள் எனக்கு எழுதியுள்ள கடிதத்தை இந்த அவையில் வைப்பது பொருத்தம் என்று கருதி, தங்கள் அனுமதியோடு இந்த அவையில் இதனைப் படிக்கிறேன்.

New Delhi,

July 19th.

Dear Thiru Karunanidhi,

I have seen the Resolution of the Legislative Assembly and the Legislative Council of Tamil Nadu. I do appreciate the deep feelings of the people of Tamil Nadu which have been voiced by you and the Legislature. I am conscious of the need to ensure that the Legitimate rights of the farmers of Tamil Nadu